سنڌو

۽ ان جي ڪناري وارن علائقن جي سياسي، اقتصادي اهميت

پي. ڊبليو. ائنڊرويُو

عطامحمد ڀنڀرو



سنڌو

ٻيڙيءَ جي ڪناري وارن علائقن جي سياسي، اقتصادي اهميت

پي . ڊبليو . اينڊريُو
عطا محمد ڀنڀرو

سجاڳي پبليڪيشن
حيدرآباد سنڌ
2007

ڪتاب نمبر ڇهون

ڪتاب جو نالو	:	سنڌو ۽ ان جي ڪنار وارن علائقن جي سياسي، اقتصادي اهميت
ليکڪ	:	پي . ڊبليو . ائنڊريُو
سنڌيڪار	:	عطا محمد ڀنڀرو
پبلشر	:	سجاڳي پبليڪيشن، حيدرآباد، سنڌ
ڇپيندڙ	:	ذڪي سنز پرنٽرس، ڪراچي.
ڳاڻيٽو	:	هڪ هزار
سال	:	جون 2007ع
ملهه	:	250 روپيه



ملڻ جو هنڌ:

* سجاڳي ڪتاب گهر، دڪان نمبر 33، ائگريڪلچر ڪامپليڪس، حيدرآباد، سنڌ.
پوسٽ باڪس 29، جنرل پوسٽ آفيس، حيدرآباد، سنڌ.
* آئيڊيل ڪتاب گهر رابع اسڪوائر حيدرچوڪ، گاڏي کاتو حيدرآباد، سنڌ.
* سنڌيڪا بوڪ شاپ نمبر 23 ٽريڊ سينٽر حيدرچوڪ، گاڏي کاتو حيدرآباد، سنڌ.
* سچل بوڪ ڊيپو حيدرچوڪ، گاڏي کاتو حيدرآباد، سنڌ.



SINDHU AIN UNJAY KATHAR WARAN
ELAIKAN JEE SIYASEE, AIN IKTSADI AHMYAT.
Writer: P.W. Andrew
Translated By: Atta Mohammad Bhabhro
Publisher: Sujagi Publication Hyderabad Sindh
Printed By: Zaki Sons Printers Karachi
Price: Rs. 250 =

سنـاءُ

پبلشر پاران

ڪنهن ڏاهي جا ٻول آهن تہ موت ان ماڻهوءَ کي ماري نٿو سگهي، جيڪو پنهنجي حياتيءَ ۾ انسان دوستيءَ وارا عمل ڇڏي ٿو. ان ڪري ڪوبہ وطن دوست اهلِ علم، اهلِ قلم ڪڏهن بہ مري نٿو سگهي ۽ سدائين امر رهي ٿو.

چاڪاڻ تہ علم ۽ قلم جي ڳانڍاپي سان ڪتاب وجود ۾ اچي ٿو ۽ ڪتاب صدين تائين تاريخ تي مُهر وانگر سالم ۽ ثابت رهي ٿو. ۽ نہ صرف پنهنجي سماج اندر بلڪ پوري انسانيت جي آڃپي ۽ ترقيءَ جي عمل ۾ پنهنجو ڀرپور ڪردار ادا ڪري ٿو.

ڪتاب ۽ اهو بہ وري تاريخ متعلق هجي تہ اهو بيحد ڪارائتو آهي. سنڌيءَ ۾ سنڌ جي تاريخ متعلق ڪتاب تمام گهٽ ۽ اڻپورا آهن. متسند ۽ معياري ڀڻ نہ آهن. سنڌي ٻوليءَ ۾ ان کوٽ کي محسوس ڪندي. هن دور جي هڪ وطن دوست، ڏاهي انسان پنهنجي پوري زندگي سنڌ جي تاريخ متعلق معياري انگريزي ڪتابن کي سنڌي ويس اوڍائڻ لاءِ وقف ڪري ڇڏي آهي. اهو عظيم مترجم آهي سائين عطا محمد ڀنڀرو صاحب. جيڪو پنهنجي حياتي جون ست ڏهاڪا بهارون گذارڻ باوجود اڄ بہ سنڌ جي عشق جي جذبي سان جوانڻ جماڻ لڳو پيو آهي ۽ وٽس محبتن جا درياهہ آهن. جن ۾ هر ايندي ويندي کي ٽٻايو ڇڏي. ۽ اهوئي سبب آهي جو سندس اوتارو سدائين ڀريو تريو رهندو آهي.

سجاڳي پبليڪيشن طرفان هي ڇهون ڪتاب "سنڌو ۽ ان جي ڪنار وارن علائقن جي سياسي، اقتصادي اهميت" ڇپائيندي بيحد سرهائي محسوس ڪريون پيا. اميد تہ علم ادب ۽ سنڌ جا گهڻگهرا هميشہ جيئن مثبت موٽ ڏيندا.

هن سات ۾ سائين ساجد سومري، سائين تاج جويو، پروفيسر همت علي پتافي ۽ مانواري محمد نواز نوناريءَ جن جيڪي پيار جا پير ڀريا آهن ادارو سندن ٿورائتو آهي.

استاد جي هن شعر سان موڪلائي يار زندهہ محبت باقي

نہ روئڻ پٽڻ ۾ اسان جو علاج
ڏيون يٽ سيئي سنڌ ڌرتي ڇٽيا
اٿي پئو اٿن م اسان جو علاج

سنڌي ٻولي **قومي ٻولي**

قادر بخش طالباڻي
چيئرمن
سجاڳي پبليڪيشن حيدرآباد سنڌ

30 جولاءِ 2006ع

مترجم طرفان

هي ڪتاب "سنڌو ۽ ان جي ڪنار وارن علائقن جي سياسي، اقتصادي اهميت" پي ۰ ڊبليو. ائنڊريو جي "The Political and Economical importance of Indus and its Provinces" جو ترجمو آهي.

ڪتاب جي ليکڪ پي ۰ ڊبليو ۰ ائنڊريوُ جو تعلق انهن اهم انگريز عملدارن مان آهي، جن جو واسطو سنڌ سان رهيوَ آهي.

هي ڪتاب ان زماني سان واسطو رکي ٿو جڏهن سنڌوءَ جي پيٽ مان "انڊس فلو ٽيلا" نالي سان آگبوٽ هلندا هئا. جن جي اهم اسٽيشن ڪوٽڙي هوندي هئي. انڊس فلوٽيلا جي آگبوٽن کي روهڙي کان مٿي به هلايو ويو هو.

ائنڊ ريُو جو مقصد هو تہ سنڌو درياهہ کي وچ ايشيا ۽ اوسي پاسي جي بين ملڪن لاءِ تجارتي سامان جي آبي شاهراهہ بڻائجي. سندس اهو بہ نقطہ نظر هو تہ جيڪو تجارتي سامان اولهہ ڏانهن وڃڻ لاءِ ڪلڪتي ۽ هندستان جي اوير پاسي جي بين بندرن کان سمنڊ وسيلي وڃي ٿو، سو خشڪيءَ رستي اولهہ طرف وڃي سنڌوءَ تائين پهچي ۽ انڊس فلو ٽيلا وسيلي ڪراچي بندر تي اچي. سندس اهو بہ ويچار هو تہ سامونڊي سفر خشڪي واري سفر کان رفتار ۾ ڍلو آهي. ان کان سواءِ چوماسي واري چوڪيءَ رُتِ ۾ سمنڊ جي پاڻيءَ ۾ مانڌاڻ مَتل هوندي آهي ۽ بہ ٽي مهينا اهڙي تجارتي چرپر ٺپ ٿي ويندي آهي. تنهن ڪري اهو سامان خشڪي وسيلي ڪچي سنڌوءَ وٽ پهچي، پوءِ پاڻي وسيلي ڪراچي پهچي ۽ اُتان سمنڊ رستي يورپ ۽ بين ملڪن ڏانهن وڃي. ان مقصد لاءِ انگريزن ڪراچيءَ کان ڪوٽڙي تائين ريلوي پٽڙي وڇائي ۽ ريل بہ هلائي.

هي پهريون ڪتاب آهي. جنهن ۾ ريل جي ابتدائي دور جو ذڪر ملي ٿو. اها ريلوي موجوده پاڪستان ۾ پهرئين هئي. جنهن کي بعد ۾ لاهور تائين پهچايو ويو. جتان ان کي هندستان جي مختلف علائقن سان ڳنڍيو ويو. ان ڳالهہ مان ائنڊ رِيُو جي نقطہ نظر جي وضاحت ٿي وڃي ٿي. جنهن سوچيو هو تہ ڪراچي بنَدر کي خشڪي وسيلي هنن علائقن جو اهم تجارتي مرڪز بنائجي.

اڄ انڊس فلو ٽيلا تہ ڪونہ آهي. پر سنڌوءَ جي ٻنهي ڪنارن سان موٽروي ۽ انڊس هاءِ وي موجود آهن. جن وسيلي نہ رڳو ايشيا جو تجارتي مال پر

ان جي پرپاسي وارن ملڪن جو تيار مال ڪراچي پهچي، ڏور ڏيساور وڃي ۽ اچي ٿو.

ائنڊريُو کي اها بہ چڱيءَ ريت معلومات هئي تہ سنڌو ۽ ان جي پرپاسي وارا علائقا نہ رڳو اقتصادي طور اهم آهن، پر روس کي سمنڊ ڏانهن وڌڻ کان روڪڻ واسطي بہ اهم ڪردار ادا ڪري سگهن ٿا. ان جو مثال 1839ع واري افغان – انگريز جنگ هئي. ڏنو وڃي تہ ڊيورنڊ لائين بہ سنڌوءَ جي ساڄي ڪناري جي او سي پاسي موجود آهي.

1839ع واري انگريز افغان جنگ جي نتيجي مان اهو محسوس ڪيو ويو تہ انگريز – هندستان وارين سرحدن هڪ طرف پنجاب فرنٽيئر کي فتح ڪجي ۽ ٻئي طرف سنڌ ۽ بلوچستان کي بہ زير تسلط ڪري سندن حدون وڃي ايران سان ملائجن. ڇاڪاڻ تہ ان وقت سياسي راند ۾ روس سان ايران بہ گڏ هئو. سندن اها ڪامياب حڪمت عملي هئي، جنهن وچان سنڌو جو وهڪرو سينڌ وانگر نظر ايندو جيڪو ان زماني ۾ ۽ اڄ بہ جنگي حڪمت عملي ۾ اهم ڪردار ادا ڪري ٿو.

ستر واري ڏهاڪي ۾ روس اڳتي وڌي افغانستان ۾ مس پير ڪپايا هئا تہ پاڪستان ۾ جمهوري حڪومت ختم ڪري پٽي کي ڦاهي چاڙهيو ويو. ٻئي طرف ان جنگ جي نتيجي ۾ روس ڪُتجي ڪٽان ڪٽان ٿي ويو.

آمريڪا کي معلوم آهي تہ سياسي توڙي اقتصادي طور روس کي روڪڻ لاءِ اڄ بہ اڳي جيان سنڌو ۽ ان جي پرپاسي وارا علائقا تمام اهم آهن.

پي ڊبليو ائنڊ رويُو بہ هنن علائقن جي اهميت جو خيال ڪندي هي ڪتاب مرتب ڪيو.

سنڌ جي تاريخ ۾ انگريزن جي دور کي سمجهڻ لاءِ هي ڪتاب مون تمام اهم سمجهي پڙهندڙن آڏو رکيو آهي.

خادم سنڌ

عطا محمد ڀنڀرو

قاسم آباد حيدرآباد سنڌ

25 جولاءِ 2006ع

سنڌو ۽ ان جي وهڪري وارا علائقا
باب پهريون

تمهيد

قديم تجارتي رستن جو وري استعمال ۽ سنڌو ۽ وسيلي وچ ايشيا سان لاڳاپو جنهن کي ستين صدي عيسوي ۾ يورپ وارن پڻ ڪتب آندو هو. سر اليگزينڊر برنس به پنهنجي سفر ۾ ساڳيو رستو ڪم آندو هو. سر چارلس نيپئر جو نظريو. سنڌو ماٿريءَ جو سياءُ اهڙو آهي جو هتي ريل سان گڏ پاڻيءَ واري آمد رفت به هلي سگهي ٿي.

اڳئين جڳ جي ماڻهن ويچارن کي جاگرافي بابت ڪا گهٽي ڄاڻ ڪانه هوندي هئي، پر جنهن اعتماد سان هو جن اوکن اٿاون گسن سان تجارتي مال کڻي ايندا ويندا هئا، تن کي ڏسي سندن ڏاهپ ۽ ذات کي جس ڏيڻ کان سواءِ رهي ڪونه ٿو سگهجي. سياسي ڦيرين گهيرين يا ڪن نون علائقن جي ڄاڻ ڪري اهي پنهنجون واپاري سڙڪون جهٽ ۾ مٽائي به ڇڏيندا هئا. يورپ جو هندستان سان خشڪي وسيلي واپار سويز جي ڳچي ڊرتي ۽ ڳاڙهي سمنڊ رستي به هلندو هو ۽ فينقي ٻيڙا به اهو رستو ڏئي هندستان سان واپاري لاڳاپو ڳنڍيون آيا. معلوم ائين ٿئي ٿو ته اهو رستو به نهايت آڳاٽو آهي. ڪنهن زماني ۾ يونانين به فرات کي تجارتي آمد رفت لاءِ ڪم آندو هو. پر اهو درياه انهن کان گهڻو اڳ به ساڳين مقصدن واسطي ڪم ايندو رهندو هو. ٻارهين صدي عيسوي ۾ اٽليءَ وارن به هن درياه کي تجارتي مقصدن لاءِ ڪتب آندو آهي. راڻيءَ ايلزبيٿ جي ڏينهن ۾ انگلينڊ جي واپارين به هن درياه کي مشرق سان ڳانڍاپي واسطي ڪم آندو هو. (١)

سنڌو، هندستان سان سولي ۾ سولو ۽ ننڍي ۾ ننڍو تجارتي آمدرفت وارو گس آهي. هي درياه نه رڳو وچ ايشيا ۽ اتر يورپ لاءِ سهنجو واپاري مارگ آهي، پر ساري اولهه لاءِ پڻ هن کان وڌيڪ سولو ۽ ننڍو تجارتي رستو ٻيو ڪونه آهي. ستين صدي عيسوي ۾ روم وارن به هن تجارتي گس جي اهميت کي چڱيءَ ريت محسوس ڪيو هو. ڇيو

ويندو آهي تہ ضرورت ايجاد جي ماءُ آهي. جڏهن مسلمانن جي وڌندڙ، سياسي سگهہ بزنطيني حڪمرانن کان مصر ڦري ورتي تہ پوءِ يونان جي واپارين جي سويز وٽان اچ وڃ بند ٿي وئي. تہ هن هڪدم هڪ ٻيو واپاري گس تاڙي ورتو، جنهن سان يورپ جو تجارتي مال يورپ جي بندرن بازارين ۾ گڏ ٿيڻ شروع ٿيو ۽ اهو رستو فقط سنڌو هو. هندستان ۾ تيار ٿيل واپاري وکر ٻيڙين ۾ سٽي هن عظيم درياه وسيلي ايترو پنڌ مٿي ويندا هئا، جيتري پنڌ تائين اهو درياه جهاز رانيءَ لائق هوندو هو. اتان کان پوءِ اهو وکر خشڪيءَ وسيلي آمون تائين ويندو هو. جتان کان پاڻيءَ وسيلي احضر سمنڊ (Caspean Sea) تائين پهچندو هو. بعد ۾ وولگا سان هاڪاري هڪ ماڳ وٽ پهچي وري خشڪيءَ وسيلي تانائس (Don) تائين پڄندو هو. هن ماڳ وٽان وري ٻيڙين رستي ايوڪن سمنڊ تائين وڃي رسندو هو جتي قسطنطنيہ جا جهاز هن سامان اچڻ جي اوسيڙي ۾ بيٺا هوندا هئا.(٢) ان کان گهڻو پوءِ ڪيپ آف گوڊ هوپ واري رستي جي ڄاڻ پئي، جيڪو ڏگهو تہ تمام گهڻو هو پر سولو ڏاڍو هو. هي رستو بہ عيسائين ۽ مسلمانن جي وچ وڌي ويڙه ۽ ڏکين جنگين کان پوءِ اختيار ڪيو ويو هو. نيل ۽ فرات جي تجارتي آمد رفت بہ مسلمانن جي قبضي ۾ اچي وئي هئي، جنهن کان پوءِ واپاري وکر جو وهڪرو ان ڏکهي رستي سان ٿيڻ لڳو هو. پر اهو واپار ايتري وسيع پيماني تي ڪونہ ٿيندو هو، جيترو سنڌوءَ وسيلي هلندو هو. جيڪڏهن اوير ۽ اولهہ کي ڳنڍڻ وارا خشڪي ۽ پاڻي وارا رستا کلي پيا تہ پوءِ ڄڻ فرات ۽ سنڌو ۾ آگبوٽن وسيلي تجارتي آمدرفت شروع ٿي ويندي. ان زماني ۾ برآمد ۽ درآمد شروعاتي مرحلن ۾ هئي. جيڪڏهن ان دور ۾ هندستان جي ڪنهن بہ حصي ۾ ريلوي جي پٽڙي وڇائڻ جي گهر ۽ سفارش ڪئي وڃي ها تہ ماڻهو ڇرون ڪن ها. هن راءِ جو اظهار اچرج جهڙو ۽ دلچسپ لڳندو تہ سنڌ ۾ ريل جي پٽڙي بہ وڇائي وڃي انهيءَ سان گڏ آگبوٽ سروس جي شروعات بہ

ڪئي وڃي. هتان لنگهندڙ سياحن هن پنهي قسم جي آمدرفت کي سنڌ لاءِ نهايت ضروري سمجهيو آهي. پنهي قسم جي انهيءَ آمدرفت وسيلي پنجاب جي واپاري مال کي ڳڻتو ملندو ۽ اتان جي درآمد برآمد به سنڌ مان گذرندڙ انهن آمدرفتي وسيلن معرفت ٿي ممڪن آهي. هن قسم جي آمدرفت وسيلي سنڌوءَ جي منڍ وارن علائقن جي به درآمد برآمد ممڪن ٿي سگهي ٿي. پر اها آس گهٽ آهي ته حڪومت آگبوٽن سان گڏ ريل به سنڌ ۾ تعمير ڪندي. سر اليگزينڊر برنس جو خيال هو ته ملتان کان مٿي سنڌوءَ ۾ آگبوٽ بدران ننڍيون ٻيڙيون ڪتب آنديون وڃن. جيڪي جهلم ۽ چناب جي وهڪرن ۾ هاڪارڻ جوڳيون هجن. لاهور ڏانهن وڃڻ لاءِ راوي کي ڪم آندو وڃي. هي حقيقت ضرور ذيان ۾ رکڻ گهرجي ته هن علائقي وارا قديم واپاري گس وري نئين سر جڙي پوندا، جنهن سان ڪڏهن هندستان، وچ ايشيا ۽ اتر يورپ جو واپار هلندو هو. بولان ۽ خيبر لڪ مان واپاري قافلن جون قطارون ڏينهن رات هلنديون هيون. هيءَ اهڙيءَ سگهاري سچائي آهي جنهن کي ڪنهن شاهد ۽ گواهه جي لوڙ ئي ڪانه آهي. آڳاٽي سمي جي ڏاهن ۽ ذات ذٽين اوير جي وکر کي اولهه جي بندرن ۽ بازارين ڏانهن ڪٽي وڃڻ لاءِ انهن گسن ۽ گهٽن جي ڏاڍي چڱي چونڊ ڪئي هئي. سنڌوءَ ۽ باسفورس جي وچ تي پيون سياسي ڦيريون گهيرون ٿينديون هيون ڌرتي جا مختلف ٽڪرا ڪڏهن هڪ ته ڪڏهن ٻئي ملڪ جا پاڱا بڻجي پوندا هئا. اهڙيءَ ريت حڪمران گهراڻا به پيا مٽبا سٽبا هئا. پر واپاري وکر جي اها وهڪ ويروتار وهندي رهي، اجا به ائين روان دوان آهي جهڙيءَ ريت سنين صديءَ ۾ جاري ۽ ساري هئي.

جڏهن اليگزينڊر مرهيات سنه 1831ع ۾ لاهور ۾ موجود هو ته هن ڏٺو ته اتان جي بازار ۾ انگلينڊ جو تيار ٿيل هرک جو ڪپڙو وڪرو ٿي رهيو هو، جيڪو ڪلڪتي کان ڦري نه، پر روس کان ٿيندو هتي پهتو هو. جڏهن هو وچ ايشيا وارن ملڪن ۾ پهتو ته کيس هڪ اهڙو واپاري ملي ويو، جنهن لڏيانه ۾ پنهنجي موڙي سيڙائڻ پئي چاهي.

سندس خيال هو تہ هو اتي ساڳيو ڪپڙو وڏيڪ سستو وڪڻندو توڙي جو اهو ماڳ گهٽو پري بہ آهي. (٣)

هندستان ۽ وچ ايشيا جي ملڪن ۾ سفر جو سارو وچور برنس اڳئي بيان ڪري ڇڏيو آهي. هن انهن واپاري سڙڪن جو بيان ڪيو آهي، جيڪي سندس دور ۾ موجود هيون. اهو واپاري وهڪرو ڏاڍو ڍرو هوندو هو. مٿس لاڳت بہ گهٽي اچي ويندي هئي. هلندو بہ انهن جي قافلن ۽ ٻيڙين وسيلي هو، جيڪي پراڻي نموني جون ڏيهي ٻيڙيون هونديون هيون. سنڌوءَ يا ان جي ڀرتي ڪنڌڙ شاخن ۾ هاڪاريندڙ ٻيڙين جي طرز بہ ساڳي هوندي هئي. هن قسم جي ٻيڙين وسيلي تجارتي آمد رفت ۾ ڏاڍو ڍچو هوندو هو. خشڪيءَ وسيلي مال وڏي پورهئي ۽ جاکوڙ کان پوءِ اچي ڪنهن وهڪري جي ڪنڌيءَ سان پهچندو هو. اتان پوءِ ٻيڙين ۾ لڏيو ويندو هو. جيڪڏهن هوا ٻُٽ هوندي هئي تہ رسن وسيلي ٻيڙين کي ڇڪيو ويندو هو. انهيءَ ڪري پورهئي جو اجورو الڳ ڏيڻو پوندو هو. وقت جو ڪاپارو ان کان جدا هوندو هو. ان کان پوءِ جنهن ملڪ مان اهو وهڪرو لنگهندو هو اتان جو حڪمران سُنگ اوڳاڙيندو هو جيڪو ڪنهن آپدا کان گهٽ ڪونہ هو. سنڌ جا حڪمران هن ڏس ۾ ڏاڍا لالچي هئا ۽ تجارتي مال وارين ٻيڙين تي ڳاتي توڙ سُنگ مڙهيندا هئا، جيڪو واپاري اوسر جي ڏس ۾ اجهاڳ رنڊڪ هو. ڏسڻ ۾ ائين ايندو تہ هو ڄڻ ڪانبو ٻڌي ڏوڪڙن ميڙڻ جي ڪِذ هئا. پر ٻئي پاسي سنڌوءَ جي ڪنڌيءَ سان سون ورنيون ٻيليون ٻنيون شڪار گاهن واسطي مخصوص ڪيون ويون هيون، جتي شڪار واسطي انڊ لپ قسم جا هرڻ پاليا ويندا هئا. جن کي مارڻ شاهي شڪار سڏيو ويندو هو. هاڻي تہ ساري سنڌو ماٿريءَ کي انگريزن فتح ڪري ورتو آهي، جنهن ڪري هتان جي ماڻهن کي پنهنجي ملڪيت جي تحفظ جو احساس ٿيو هو. واپار کي هتي ۽ نيڪ ملي وئي هئي. پوڪي راهي بہ پاڻ پري ٿي وئي هئي. سياسي ۽ سماجي اوسر ۾ جيڪي رستي جون رنڊڪون هيون تن کي پاڙئون پٽي ڦٽو ڪيو ويو. انگريزن کي هڪ وسيع ميداني علائقو ۽

درياهن جو بي انتها پاڻي هٿ لڳي ويو، جيڪو نت نئينءَ سائنس، سماجي نواڻ ۽ جاکوڙ کي سرلائي سان سڌ پيو ڪري.

هن وڏي ماٿريءَ جي اترئين پاسي لاءِ سر برنس جو خيال آهي ته منجهس وڏي ترقيءَ جا اهڃاڻ آهن ۽ اها حقيقت به آهي. سندس بيان آهي ته هن علائقي ۾ تجارتي ترقي جو مستقبل ايترو ته روشن آهي جيڪو دنيا جي ڪنهن ٻئي خطي ۾ نه نظر اچي ٿو ۽ نه وري ممڪن ئي آهي. هتي ڪاٺيون، وڻ ٻوٽا ۽ جانور به جام آهن. هتي جهاز رانيءَ لائق پنج درياه آهن، جن جي اولهه پاسي دنيا جو قديم وڏو وهڪرو "سنڌو" آهي. اتر پاسي ڪشمير جهڙو سدا سکيو ستابو ملڪ آهي. اتي نهندڙ قيمتي ڪپڙو ايران، تاتار، چين ۽ هندستان موڪلي سگهجي ٿو. هي اهو علائقو آهي جيڪو هندستان ۽ وچ ايشيا جي مشهور شهرن جي وچ تي آهي ۽ اهو تجارتي ڏي وٺ ۾ نمايان ڪردار ادا ڪري سگهي ٿو. هن ڪان علاوه هيءَ سون اپائيندڙ ڌرتي آهي جتي اهڙيون املهه شيون پيدا ٿين ٿيون، جيڪي ماڻهوءَ جي جيابي لاءِ نهايت ضروري آهن. پنجاب جي هر شهر ۽ ملتان ۾ اهڙو قيمتي ڪپڙو نهندو آهي، جنهن ۾ ڪشمير جو پٽ ڪم ايندو آهي. تنهن ڪري هي ملڪ پنهنجي پيداوار جي کپت لاءِ ڪنهن ٻئي ملڪ جو ڳيجهو ڪونه آهي. پنجاب دربار جا امير امرا ۽ سردار ڪشمير جون نهيل شالون ڍڪيندا آهن. هتان جو عام شهري ۽ هاري ناري هتان جي ڪورين جو اڻيل ڪپڙو اوڍيندا آهن، جيڪو سهانگو آهي ۽ چوڙ به چڱو ڏئي. اَن جا به انبار لڳي ويندا آهن ۽ ايترو ججهو ٿئي جو گهرو جانورن کي به اَن کارائيندا آهن. لوڻ جا جابلو سلسلا موجود آهن جنهن کي کاڌي خوراڪ جي ضرورت طور ڪتب آندو وڃي ٿو. اترين علائقن ۾ مرچ مصالحه جام ٿين جيڪي مانيءَ سان ڳنڍڻ جو ڪم ڏين. (۴) ان ناتي چئي سگهجي ٿو ته هتي اپت ٿيندڙ شيون هي آهن: شالون، پَٽ، ڪپهه، معدنيات ۽ ڀاڄيون. سنڌو، پنجاب جي تيار مال جي ٻاهر وڃڻ لاءِ کولڻ نهايت ضروري آهي. ڪنهن زماني ۾ هتان جون ڏيهي حڪومتون پاڻيءَ

جي واپاري اچ وچ تي سَنگ تمام گهڻو رکنديون هيون. پر يورپي تيار مال جي آمدرفت ٿوري ٿـڪي هلندي هئي ۽ مٿن سنگ وٺڻ ۾ رعايت ڪئي ويندي هئي. مگر انگريزن کي آس امـيـد هـئـي، تہ سنڌو ماٿريءَ مان تجارتي آمدرفت آل جال هئڻ ڪپي ۽ هر ڪنهن سان رعايتون ڪيون وڃن. جيڪڏهن ڪو ماڻهو اڄوڪي دور کي ڏسي ها تہ ڪيس موجوده زماني وارو پاڻيءَ جي تجارتي آمدرفت جو ججهو فائدو بہ ضرور نظر تي چڙهي ها. جيـڪـو سڌريل جهاز رانيءَ وسـيلي سنڌوءَ جهڙي عظيم درياه رستي شـروع ٿي چڪـو آهي. سنہ 1843ع ۾ ڪراچي بندر تان ڪل 1010 پائونڊن جيتري برآمد ٿي هئي. ساڳئي سال وري درآمـد 121050 پائونڊن جيـتـري ٿي. جڏهن تہ سـاڳئي بندر تان 1856ع ۾ برآمـد 734522 ۽ درآمـد 685665 پائونڊن جي ماليت جيتري ٿي هئي.

سنہ 1833ع ڌاري يا ان زمـاني ۾ جڏهن سـر اليگزينڊر برنس پنهنجو جڳ مشـهـور ڪتـاب "ٽريولس ان ٽو بخارا" لکيـو هو تنهن زماني ۾ جهاز راني شروعاتي دور ۾ داخل ٿي چڪي هئي. جيڪڏهن ان زمـاني ۾ هندسـتـان جي ڪنهن بہ علائقي لاءِ ريل جو منصوبو شـروع ڪجي ها تہ مـاڻهو ان کي چريائي وارو عـمل سمجهن ها ۽ کلن ها. پر تنهن هوندي بہ اسان جي هن سياح ريل رستي جي غير موجودگي يا آگبوٽي آمـدرفت جـي اڻ هونـدي کـي بـہ هـڪ ئـي طائرانـہ نظر ۾ سـنڌ ۽ پنجـاب جي هن اهم ضرورت کي محسوس ڪري ورتو هو. سندس خيال هو تہ پاڻي ۽ خشـڪـيءَ جي آمـدرفت وسيلي سنڌوءَ جي اترين علائقن سان رابطو پيدا ڪري سگهجي ٿو. سندس اهو بہ خيال هو تہ ملتان کان مٿي چناب ۽ جهلم ۾ ننڍين ٻيڙين کان سواءِ ٻي جهاز راني ڪري ڪانہ ٿي سگهجي. تنهن ڪري هو ان ٿـاڪ کـان مـٿي جهـاز رانيءَ جي بلڪل خلاف هو. هن اهو بہ خيال ظاهر ڪيو آهي تہ پاڻيءَ وسيلي لاهور وڃڻ تمام گـهـڻـو ڏکـيـو آهي. ان جو ڪارڻ اهو آهي تہ راوي درياه جي وهڪري ۾ وڪڙ تمام گهڻا آهن، ۽ اونهي بہ گهٽ آهي، تنهن ڪري

ان منجهان هاڪارڻ واريون ڀيڙيون ان ڳالهہ کي نظر ۾ رکي جوڙيون وڃن. هي هڪ بنيادي اعتراض آُهي، جنهن مطابق هن وهڪري کي آمدرفت لائق سمجهيو ئي ڪونہ ٿو وڃي.

سر اليگزينڊر برنس جي اچڻ کان نَو سال پوءِ سر چارلس نئپيئر پنهنجي عقابي نظرن سان سنڌوءَ جي اهميت کي محسوس ڪري ورتو هو ۽ سمجهيو هئائين تہ تجارتي آمدرفت لاءِ هيءُ وهڪرو نهايت ضروري آهي. هن 1842ع ۾ لکيو هو تہ، ”جيڪڏهن ڪنهن مهذب ۽ سڌريل ملڪ جو ماڻهو مون کان سوال ڪري تہ جيڪڏهن توکي سنڌ جو حڪمران بنايو وڃي تہ پهريون ڪم ڪهڙو ڪندين؟ تہ منهنجو جواب اهو هوندو تہ پهريائين سنڌوءَ وسيلي ٿيندڙ تجاررتي آمدرفت تان سنگ معاف ڪندس، ڪراچيءَ کي فري پورٽ بنائيندس، شڪارپور کي ڌاڙيلن جي ڦرلٽ کان بچائيندس، سکر کي اهم تجارتي مرڪز بنائيندس ۽ سنڌوءَ جي ڀنهي ڪنڌين سان پڪيون سڙڪون تعمير ڪرائيندس ۽ سنڌوءَ سان آگبوٽن جي آمدرفت شروع ڪرائيندس. (۵)“ اڳتي هلي وري ساڳيو ماڻهو لکي ٿو تہ، ”تجارتي اهم مرڪز جي نقطئہ نگاه کان شڪارپور کي نهايت اهم حيثيت حاصل آهي. اولهہ ۾ اتر وارن علائقن کان ايندڙ واپاري وکر جا هتي گدام آهن ۽ اڳاتي سمي کان وٺي هن شهر جا انهن علائقن سان واپاري لڳ لڳاپا آهن. ٿوري وقت لاءِ هن شهر جي اهميت ڏنڌاڄي بہ وڃي تہ وڏي ڳالهہ ڪانہ آهي. پر جيڪڏهن سنڌ تي ڪڏهن بہ مضبوط حڪمراني قائم ٿي وئي تہ شڪارپور جي تجارتي اهميت ساڳئي اڳئين اوج تي پهچي سگهي ٿي. شڪارپور جو واپاري وکر سکر موڪلي سگهجي ٿو. جتان سنڌوءَ وسيلي ڪراچي پهچي ويندو يا شڪارپور وٽان لاڙڪاڻي کان ٿيندو خشڪيءَ وسيلي وڃي ڪراچي بندر پيڙو ٿيندو. اڳاٽي سمي جا بہ اهي ئي ساڳيا واپاري گس ۽ گهٽ آهن. جاگرافيائي نقطئہ نگاه کان بہ اهي فطري تجارتي رستا آهن. تنهن ڪري اهي پاڻهرتو نئين سر قائم ٿي ويندا.... شڪارپور ۽ سکر اهڙن ٿاڪن تي واقع آهن، جو هو هڪ ٻئي

جا واپاري واهرو ۽ ڪارٽي آهن." (٦)

جڏهن هو سنڌ جو گورنر ٿيو تہ هن در آمد ۽ برآمد جي ترت اڪلاءَ لاءِ ڪراچيءَ ۾ گودي ۽ ان سان لاڳاپيل هڪ بندر جي اڏاوت شروع ڪرائي. ان بندر کي سنڌوءَ سان ڳنڍڻ لاءِ ڳڌري وٽان هڪ واهڙ بہ کوٽايو هو. واپاري اوسر جي نقطئہ نگاه کان هن برطانيہ حڪومت کان چار جنگي آگبوٽ بہ ورتا هئا. جن سنڌوءَ ۾ تجارتي آمدرفت بہ شروع ڪري ڇڏي هئي. سنڌوءِ سان تجارتي آمدرفت ڄڻ تہ پاڻ قدرت جوڙي هئي يا ائين چئجي تہ قدرت سنڌوءَ کي پيدا ئي تجارتي آمدرفت لاءِ ڪيو آهي. يعني اها بهترين، رفتار ۾ وڌيڪ تکي، وڌيڪ محفوظ ۽ ٻي آمدرفت کان گهٽي سستي آهي. (٧) تنهن سمي پنجاب انگريزن جي حڪومت ۾ شامل ڪونہ هو. پوءِ بہ سر چارلس نپيئر جو ڪراچي بندر کي ايڏي اهميت ڏيڻ غير فطري ڪونہ هو. هن کان علاوه هي بندر بمبئي کان گهٽو اولهہ پاسي هجڻ ڪري وڌيڪ اهم بہ آهي. تنهن ڪري هو حيدرآباد کان عمرڪوٽ تائين ريل جي پٽڙي وڇائڻ جو سخت حامي هو. هن اها بہ سفارش ڪئي هئي تہ ڊيسا (Deesa) کان عمرڪوٽ تائين ريل وڇائي سنڌ ريلوي کي مڪمل ڪيو وڃي. (٨) هو ڪراچي بندر جي اهميت تي ڳالهائيندي چوندو هو تہ، "اهو هڪ قديم بندرگاه جو نعم البدل آهي." هن سنہ 1847ع ۾ پنهنجي خيالن جو هن ريت اظهار ڪيو آهي:

"مان حڪومت جي ماٺار مان فائدي وٺڻ جي ڪوشش ڪري رهيو آهيان. منهنجي مرضي آهي تہ آگبوٽن واري تجارتي آمدرفت فيروزپور تائين وڌائي وڃي. انهيءَ وسيلي فيروزپور ۾ رهندڙ فوج واسطي بمبئي مان سستيون شيون سولائي سان پهچائي سگهبيون. جڏهن تہ ڪلڪتي مان اهي ساڳيون شيون ڏاڍيون مهانگيون پلئہ پون ٿيون."

جن ماڻهن کي ڪلڪتي جو مفاد پيارو آهي، سي سدائين انهيءَ ڳالهہ ۾ رذل آهن تہ ڪراچي ۽ سنڌوءَ جي وهڪري کي تڇ سمان سمجهيو وڃي. ڇاڪاڻ تہ انهي سان گنگا سان هلندڙ تجارتي آمدرفت

نڙ نپ بيهي ويندي. جيڪڏهن اهو سنڌ واپار سنڌوءَ ۽ سنڌ وسيلي هلڻ لڳو تہ ڪراچي ۽ بمبئي کي اهميت ملندي(9)هن 1849ع ۾ وري هن ريت لکيو آهي:

”هندستان ۾ انگلنڊ جو تيار ٿيل مال فقط درياهن وسيلي ڪنڊ ڪڙڇ ۾ پهچائي سگهجي ٿو ۽ ساڳيءَ ريت هندستان جو تيار ٿيل مال بہ هنن وڏن درياهن وسيلي ٻاهر موڪلي سگهجي ٿو. توهان ڪٿي ڪيترو بہ لنوايو، پر ڪراچي جي اهميت کي جهڪو ۽ جهيڻو نہ ٿو ڪري سگهجي ۽ اهي ڏينهن ڏور نہ آهن، جڏهن هي بندر اوپر جو تارو سڏبو ويندو. اي ڪراچي! شال مان ڪڏهن جئرو ٿي اچي توکي ڏسان تہ تون ڪيڏين بلندين ۽ عظمتن تي پهچي چڪي آهين.“ (١٠)

سر چارلس نيپئر کي، جڏهن بہ وجهہ ملندو هو تہ اعليٰ اختياري وارن جا هن اهم مـاڳ بابت ڪن ڪـڙا پيـو ڪرائيندو هو ۽ ڪڏهن ڪراچيءَ جي اهميت ۽ عظمت کي ويسلو تي وساري ڪونہ وينو هو. هن پنهنجي يادگيرين تي مشتملِ هڪ ڪتاب ۾ هن ڳالهہ کي اهميت ڏيڻ جي پرزور حمايت ڪئي آهي، جيڪو سال 1852ع ۾ ڇپجي پڌرو ٿيو. مانچسٽر ۾ هڪ هلچل شروع ٿي هئي ۽ ان ناتي سان ڪن ماڻهن بيان بہ ڏنا هئا تہ سنڌ وسيلي وچ ايشيا وارو قديم تجارتي رستو ٻيهر کوليو وڃي. متي ڄاڻايل ڪتاب، ان هلچل ۽ بيانن جي نتيجي طور لکيو ويو هو. هن مذڪوره ڪتاب جي حقيقت کي ڇتي ڪرڻ جا جتن ڪيا هئا تہ پنهنجي پر ۾ ان قديم تجارتي رستي کولڻ لاءِ ڪيترو جاکوڙيو هو. ان رٿا کي ٻُڌو اڻ ٻڌو ڪرڻ کان پوءِ ڪيترن سالن گذرڻ بعد اهم سمجهيو پيو وڃي ۽ مسٽر فريئر ڪمشنر سنڌ جو بيان آهي تہ:

”سنڌ کان اتر - اوڀر وارن ملڪن جو تيار تجارتي مال ڪيئن بہ ڪري ڪراچيءَ جي بندرگاہ تي اچڻو آهي. سڪندر اعظم جڏهن سنڌ تي حملو ڪيو هو تہ واپسيءَ مهل نيرڪوس جي اڳواڻي ۾ بياس کان پوءِ سنڌوءَ جو وهڪرو ڏئي سمنڊ تائين پهتو هو. تنهن ڪري اهو سمجهڻ کپي تہ هندستان ۽ يورپ جي وچ ۾ اڳتي هلي ٿيندڙ تجارتي

لاڳاپو به سنڌوءَ وسيلي پيدا ٿيٽو آهي.

باقي ڪَلَ جي ڪارج بابت اسان جي موجوده معلومات هيءَ آهي ته هيءَ شيءِ سنڌ ۽ پنجاب جي خشڪي ۽ پاڻيءَ جي آمدرفتي وسيلين لاءِ هڪ جهڙي ڪمائتي وٺ آهي. هتي به ريل ۽ آگبوٽ ڪي ڪتب آڻي تجارت ڪي وڌائي سگهجي ٿو. مان هيءَ ساڳي ڳالهه گنگا ماٿري لاءِ سنه 1816ع ۾ به سفارش ڪئي هئي، جيڪا هن ڪان پهريان ڪاميابيءَ سان پنهنجو ڪم ڪري رهي آهي. (١١) ساموندي ڪناري ڪان چوڙ جي صفا مٿين تاڪ تائين جيڪو حيدرآباد ڪان ٽيهه ميل هيٺ آهي، سنڌوءَ جي وهڪري ۾ تمام گهڻا ور وڪڙ نظر ايندا. ان ڪري آمدرفت تمام ڏري رهندي موڙگو ڇيهي جو گهڻو امڪان آهي. چوڙ جي علائقي وارا سنڌوءَ جا ڦــات اهڙا آهن، جن ۾ ڪراچي ڏانهن ايندڙ ساموندي آگبوٽ ڪم ڪري ڪونه سگهندا. هتي فقط اهي استيمر ڪم اچي سگهندا، جيڪي ساموندي آمدرفت ڪان بيڪار سمجهي ڪين ڦتو ڪيو ويو هوندو. چاڪاڻ ته اهي سنا آگبوٽ ورن وڪڙن واري وهڪري ۾ تانگهي پاڻيءَ ۾ سولائي سان هاڪاري سگهندا آهن. حيدرآباد ڪان وني سمنڊ تائين ڏرتيءَ جي لاهوندي اهڙي آهي جو پاڻيءَ جي وهڪ ۾ تک نظر ئي ڪانه ايندي آهي. اهو پنڌ سو ميل ڪن ٿيندو. جيڪڏهن ان ٿوري پنڌ تائين ريلوي جي اڏاوت ٿي وڃي ته چا چئجي. پوءِ حيدرآباد ڪان ڪراچيءَ تائين تمام ٿوري وقت ۾ پهچي سگهبو ۽ سفر ڏاڍو سولائي سان ڪري سگهبو. حيدرآباد ڪان ملتان تائين پنج سو ستر ميلن جو پنڌ آهي ۽ ان ٿاڪ تائين سنڌو ويڪرو ۽ اونهون به آهي. جيڪڏهن آگبوٽ سگهارا هوندا ته نه رڳو تجارتي مال ڪڻي سگهندا پر ان سان گڏ ماڻهو به سفر ڪري سگهندا. ملتان ڪان مٿي وري خشڪي واري آمدرفت شروع ڪئي وڃي ۽ ريلوي جي اڏاوت ڪري ملتان لاهور ۽ امرتسر سان ڳنڍيو وڃي. اهڙي ريت ريل کي لاهور ڪان پشاور سان ملايو وڃي، جيڪو خيبر لڪ جي بلڪل آمهون سامهون ۽ انگريز حڪومت جي اتر - اولهه واري سرحد تي آهي. هن رٿا جو

مقصد اهو آهي تہ هن عظيم درياہ جي مٿين پاسي جيڪي بہ علائقا آهن، انهن ۾ بہ هڪ قسم جو لاڳاپو پيدا ٿي وڃي ۽ انهيءَ علائقي ۾ بہ تجارتي آمدرفت شروع ٿي وڃي، جنهن مان هن جون پرتي ڪنڌ شاخون وهنديون آهن. اها رٿا انگريز سرڪار قبول بہ ڪئي آهي، جنهن ۾ پهريائين سنڌ ريلوي ڪراچيءَ کان حيدرآباد تائين جوڙي ويندي. ان کان پوءِ انڊس فلوٽيلا نالي آگبوٽن وسيلي پاڻي واري تجارتي آمدرفت شروع ڪئي ويندي، جيڪا حيدرآباد کان ملتان تائين ڪم ڪندي. ملتان کان لاهور ۽ لاهور کان امرتسر تائين پنجاب جا هي ٽئي رستا هڪ ٻئي سان لاڳاپيل ڪم آهن جن کان لنوائي ڪونہ ٿو سگهجي، چاڪاڻ تہ سنڌن واسطو وڌنڌڙ واپار سان آهي. (١٢) ٻي ڳالهہ تہ انگريزن جي حڪومت گهڻو پري اوير ۾ واقع آهي، تنهن ڪري حڪومت کي اهڙي رٿا هڪدم هٿ ۾ کڻڻ گهرجي جيڪا پوري ڪرڻ جوڳي هجي. فقط انهيءَ مقصد سان نہ تہ ساري هندوستان جي علائقن جو پاڻ ۾ رابطو قائم ٿي ويندو، پر ان ڪري بہ ضروري آهي تہ هن طريقي سان انگلنڊ کان هندوستان جو فاصلو بہ گهٽجي ويندو ۽ حالتن جي لحاظ سان جيڪي نازڪ علائقا آهن تن تائين وقت سر پهچڻ ۾ سولائي ٿي پوندي. هنن رٿائن جي پوري ٿيڻ سان بيان ڪيل پويون مقصد ڏاڍي سولائي سان پورو ٿي ويندو. ان کان پوءِ فرات ماٿري واري رٿا هٿ ۾ کنئي ويندي، جنهن کي هندوستان سان ڳنڍيو ويندو. مان پنهنجي يادگيرين ۾ اهڙيءَ رٿا جو بيان اڳ ۾ بہ ڪاٿي ڪري چڪو آهيان. (١٣) مان هن رٿا کي گڏيل رابطي قائم ڪرڻ واسطي پيش ڪري رهيو آهيان. هن رٿا تي ڪم ڪرڻ کان پوءِ هي هڪ اهم تجارتي رستو ۽ فوجي گس بہ بڻجي پوندو جيڪو مٿي يڪو اتر هندستان وارن علائقن سان نہ فقط گڏيل هوندو(١٤) پر مٿي وچي وچ ايشيا سان وڃي ملندو. هن رٿا سان سرڪاري ۽ غيرسرڪاري ڳانڍاپو پيدا ٿي سگهندو. هن سان سياسي ضرورتون پوريون ٿي ويندون ۽ حڪومت هن مسئلي کي منهن ڏيڻ لائق بڻجي پوندي ۽ ان کان علاوہ

سنڌوءَ ماٿريءَ کي وڏي هٿي ۽ ٽيڪ ملي پوندي.

باب ٻيو

سنڌو ماٿريءَ جي فوجي اهميت

سنڌو، ڊارڻي حملا آور لاءِ هڪ وڏي رنڊڪ، ايم فريئر جو احضر سمنڊ (Caspean Sea) کان قديم رستو ڏٺي سنڌوءَ تائين پهچڻ. روس جي پيش قدمي. روس طرفان تعمير ٿيندڙ ريلوي. بچاءَ لاءِ بارٽل فريئر جو سنڌوءَ جي ڪنارن سان فوج وٺي اچي وهڻ. سر جسٽين شيل جا روس جي متوقع حملي بابت تاثرات. لارڊ ڊلهائوسيءَ جا، سنڌوءَ جي سڌ ريل تجارتي آمدرفت لاءِ خيالَ.

ٻاهرين حملن کان بچاءُ واسطي هندستان جي مختلف علائقن ۾ مواصلات جو نظام سڌارڻ جي سخت ضرورت آهي ۽ ان کي گهڻي وقت کان وٺي محسوس ڪيو ويو آهي. ملڪ جي وڳوڙن ۽ بغاوتن کي منهن ڏيڻ واسطي هن قسم جي مواصلات ڏانهن ڪڏهن سوچيو ئي ڪون ويو آهي. جيڪڏهن هن کان اڳ هندستان ۾ هن قسم جي مواصلات قائم هجي ها ته 1857ع واري بغاوت کي شروع ٿيڻ سان ئي سولائيءَ سان ڪچلي سگهجي ها. جيڪڏهن هن قسم جي رستائن کي اهميت نه ڏني وئي ته سمجهه ۾ اچي ٿو ته ان جي اثرن ۽ نتيجن کي ٺيڪ سمان سمجهيو ويو آهي. باقي، ڪلَ وسيلي جيڪڏهن ڪلڪتي ۽ دهلي وچ ۾ ۽ لاهور ۽ ڪراچي وچ ۾ رابطو قائم هجي ها يا پنجاب جي راڄڌاني لاهور ۽ دهلي وچ ۾ ساڳي آمدرفت جاري هجي ها ته انگريز سرڪار جا فوجي انهن گسن پنڌن کان واقف هجن ها. انهن مواصلاتي ذريعن وسيلي گهربل ماڳ وٽ سندن پهچ اک ڇنڀ ۾ ٿي وڃي ها، نه ته ليفٽ رائيٽ ۽ نوڻيون نوڪي مارچ ڪري مقرر ماڳ تائين پهچڻ واسطي مهينن جو مدو درڪار هوندو آهي. "لاهور ڪرانيڪل" جي هڪ ليکڪ

بغاوت جي موقعي کان اڳ فرات ماٿري، سنڌ ۽ پنجاب جي ريلوي مڪمل هجي ها ۽ برطانيه سرڪار جون فوجون بغاوت ڦٽڻ واري ساڳئي

مهيني ۾ اوچتو لاهور پهچي اتان جي ماڻهن کي حيران ڪري ڇڏين ها. اهو تڏهن ممڪن ٿي سگهي ها جڏهن اتي بجليءَ تي هلندڙ ٽيليگراف جو سرشتو قائم هجي ها. جيڪو سنڌوءَ ۽ ٽيمس جي وچ ۾ ترت رابطي جو ڪم ڏئي ها." وڳوڙ ۽ بغاوت جيڪا اوچتو ٿوهه ڪري ڦاٽي پئي، تنهن انگريزن جون اکيون کولي ڇڏيون آهن ته بهترين رستا ۽ تکڙو مواصلاتي نظام برطانيه سرڪار لاءِ ڪيڏو نه ضروري آهي. باهريون حملو آور ته ڪنهن ڏورانهين ڏيهه کان ڪاهي ايندو ڇا ان جي حملي جو يقين نه آهي؟ احضر سمنڊ کان وٺي سنڌو هڪ قديم تجارتي رستو آهي، جيڪو بارٽل فريئر وٽي اچي سنڌوءَ تائين پهتو هو. هن مذڪوره رستي جي هڪ پيرائتي جاڻ ڏني آهي، جنهن مان پتو پوي ٿو ته روس هندوستان تي ضرور حملو ڪندو. روس جنهن اورچائيءَ سان اڳتي وڌڻ جي جاکوڙ ڪري رهيو آهي، تنهن جو هر ڪنهن ماڻهوءَ کي پتو آهي ته هو ضرور هڪ ڏينهن حملو ڪندو ۽ پنهنجي صدين کان سوچيل رٿا تي عمل ڪري ڏيکاريندو. مان ڪنهن کان معافي وٺڻ کان سواءِ هن اهم نڪتي بابت، مسٽر فريئر جا چيل لفظ ضرور ورجائيندس:

"ايران - روس جو گڏيل لشڪر يا اڪيلي روس جي فوج هندستان تي ضرور حملو ڪندي. مامرو ڏاڍو ڳنڀير آهي. برطانيه سرڪار لاءِ سندن مقابلي واسطي ڏاڍيون ڏکيائون درپيش آهن. ان ڳالهه جو به امڪان آهي ته افغاني ۽ تاتاري به ڪي وڌيڪ ڏکيايون ـــا تتنن. پر انهن کان وڌيڪ ايڏا انهن بريٽ وارن علائقن مان فوجي پيش قدمي آهي، جيڪي تاڪرو جوءِ هجڻ ڪري سفر لاءِ ڏاڍا اڻانگا آهن. انهيءَ کان سواءِ هنن علائقن مان گذرڻ مهل کاڌي خوراڪ جو جيڪو ڏچو پيدا ٿئي ٿو، تنهن کي نبيرڻ به جنگ ڪرڻ کان گهٽ ڪونه آهي. ان سفر ۾ ڏک ڏنجها ته ضرور آهن، پر انهن کي وڌائي پيش ڪيو ويو آهي. مئڪ ڊونالڊ ڪنيئر ۽ اليگزينڊر برنس جي بيانن عوام جي راءِ کي هڪ جاٿنو ڪيو آهي. انهن ٻنهي ڪوشش ڪري منهن ۾ ايندڙ هر

ڏکيائي جو چٽيءَ ريت هڪ نقش چِٽيو آهي. انهن مشڪلاتن کي پيش ڪرڻ جو سندن طريقو بہ نئون ۽ نيارو آهي. خاص طور برنس اوڏانهن ويندڙ رستي کي اهڙو ڏکيو ڪري ٻڌايو آهي، جنهن سان سفر ڪرڻ مشڪل آهي. سندس لکيل مسودو ڪيترا سال مون وٽ رهيو آهي. سندس ڇاپيل ڪتاب ۽ ان مسودي ۾ ڪيتريون ڳالهيون متضاد آهن. ان مسودي ۾ هن قبول ڪيو آهي تہ ايران - جون فوجون ترڪستان ۽ افغانستان جي برپٽن مان سفر ڪري هندستان تي حملو ڪري سگهن ٿيون. ائين چئي سندس ڏاهپ ڪان انڪار ڪري ڪونہ ٿو سگهجي. سندن حملي جو ڪن ڳالهين ڪري امڪان ضرور آهي، پر اهو حملو ايڏو سولو سهنجو ڪونہ آهي، جيترو عام طور ان کي سمجهيو ويو آهي. مان پوري پڪ سان چئي سگهان ٿو تہ برطانيہ سرڪار کي اهڙن حملن کي منهن ڏيڻ جي صلاحيت سان گڏ سگهہ بہ آهي. پر انهيءَ حملي تي لڳاتار ۽ تکي تاڙ رکڻي پوندي. يورپ ۾ جنگين منهن ڪڍيو آهي، تنهن ڪري هن حملي کي مـڙس ٿي منهن ڏيڻ وارو سوال بي يقينيءَ جي ڪوهيڙي ۾ ڪجهہ ڏنڌاٽيل آهي، ٻي ڳالهہ اها بہ آهي تہ روس ڏکڻ ايشيا تي ڪاهڻ واري پراڻي ارادي سان ڇڙ جيان ڇهنٽيو پيو آهي ۽ ان جون فوجون آمون ۽ خيوا ڏانهن ڏهاڙي اڳتي وڌي رهيون آهن.

سندن ايتريون جنگي مهمون ڪاڌي خوراڪ جي کاٽ ۽ آبهوا جي خرابي سبب ڪامياب ڪونہ ٿيون آهن. پر گذريل سٺن اٺن سالن کان وٺي رومين جي اختيار ڪيل طريقي ڪاز جيان هوريان ۽ نهايت سگهاري قدم سان اڳتي وڌي رهيا آهن. پهريائين اورال کان احضر سمنڊ تائين پهتا ۽ ڏکڻ - اوبر پاسي جي چوڙ وٽ پهچي هن ندي سان اوپارو سفر ڪري، سندس انهيءَ وکڙ وٽ پهتا، جنهن کان اڳتي هلي درياه سر ڏکڻ اَهل ڪري ٿو ۽ ارل سمونڊ جي اوڏڙو آهي. هتي پهچي هنن فوجي چانوٽي قائم ڪئي آهي ۽ سمنڊ ۽ ايمبا جي وچ تي انهي رڻ پٽ ۾ ڪوه ڪوٽي پاڻيءَ جي ضرورتن کي منهن ڏنو آهي. مٿي ڄاڻايل

ڪوهن جي چوڏاري ڪوساڪن ڪي آٽي آباد ڪيو ائائون، جن پرپاسي واريون پنيون پوڪي آباد ڪيون آهن. ائين ڪري هنن آمدنيءَ جو هڪ ذريعو پيدا ڪري ورتو آهي، جيڪو هتي ڪڏهن موجود ئي ڪونه هو. ٿوري وقت کان پوءِ هو فوجي ڇانوٽيءَ جي جانورن جي گاهه چاري ۾ فوجن جي کاڌي خوراڪ جي اڻ تڻ کان آجا ٿي ويندا. اهڙي ريت هو سولائي سان اڳتي وڌي وڃي اڙل سمونڊ تي پهچندا. ساڳيءَ ريت هنن روسين ڪوهن جون ٻيون ٻه وڏيڪ قطارون ڪوٽيون آهن، جن مان هڪ "اورلو ارگيز" نديءَ کان شروع ٿي اڙل سمونڊ جي اترئين پاسي وڃي چوڙ ڪري ٿي، جڏهن ته ٻي قطار ٻن تاڪن ينگ - ڪِشلڪ ۾ دش قلعي وٽان شروع ٿئي ٿي، هي ماڳ احضر سمونڊ جي اوپر پاسي واقع آهن. مٿي ڄاڻايل ڪوهن جون ٻئي قطارون اڌ پنڌ تي اچي پاڻ ۾ ملن ٿيون ۽ خيوا ڏانهن ويندڙيون نظر اچن ٿيون.

"اهڙيءَ ريت روسي فوجون پنهنجا اڏا ۾ ٿاڪ قائم ڪنديون ڪوساڪن کي آباد ڪنديون هوريان هوريان اڳتي وڌي رهيون آهن. جڏهن اهي شهر ۾ آمون درياه تائين پهچي ويون ته پوءِ اهي ڪٿي به بيهي ڪونه سگهنديون، آمون درياهه روسين جي سگهه ۾ پيش قدمي لاءِ ايترو اهم ۾ لازمي آهي، جيترو انگريزن لاءِ سنڌو. اهو وهڪرو تاتاري علائقن کي سڪيو ستابو ۾ ريان ڪيان ڪري ڇڏيندو ۾ تاتاري قبيلن وچان ڇوليون هٽندو وهندو آهي. سندن علائقن جي چوڌاري رڻ پٽ ۾ ٻٽون آهن جن جي واري اٿيهئي پئي وڙڪندي ۾ واڪا ڪندي آهي. ان درياهي وهڪري کان سواءِ وٽن پهچڻ گهٽو ڏکيو هوندو آهي. هن درياه تي جيڪو به قبضو ڪندو آهي ته اڙل کان بدخشان تائين هن جي ڪنڌين ڪنارن سان آباد قومون سندس غلام بڻجي ينديون آهن ۽ روس وارا به انهيءَ جاکوڙ ۾ لڳا پيا آهن. روسي فوجون ڏيهي ٻيڙين وسيلي آمون مان هاڪاري ان ماڳ وٽ پهچنديون، جيڪو بلخ کان ٻن فرسنگن جي وٿيءَ تي آهي. ڄاڻايل ماڳ کان وني هي وهڪرو جهاز رانيءَ لائق ڪونه هوندو آهي. برنس هن مامري ۾ ويساه جوڳو ذريعو

آهي. هيٺ ڏنل ٽڪرو سندس ڪتاب مان کنيو ويو آهي جيڪو هن موضوع تي گهڻي ڪجهه روشني وجهي ٿو:

”هن درياهه مان سولائيءَ سان فقط تڏهن هاڪاري سگهجي ٿو جڏهن سندس ڪنڌين ڪنارن سان آباد علائقن مان ڪاڏي خوراڪ ۽ ڪاپي جون ٻيون شيون سولائيءَ سان ملي سگهن. درياهه مان هاڪارڻ جو واسطو انهن علائقن جي جاگرافيائي صورتحال ۽ ڪنارن سان موجود جهنگل جي ڪاٺ تي آهي. آمون ۾ هلندڙ ٻيڙين جو انگ تمام ٿورو آهي جيڪو ۾ سو ٻه مس ٿيندو. هتي سهوليتون ايتريون موجود آهن جو ڪيتريون ئي ٻيڙيون ٺاهي سگهجن ٿيون. اهڙو مناسب ڪاٺ ٻه جام آهي، جن جو گهاٽن ٻيلن بدران ڇدو ڇادو جهنگ هوندو آهي. درياهه جي چاڙهه واري رت ۾ ٻيال ۽ صنوبر جو ڪاٺ لڙهندو نظر ڪونه ايندو آهي. هن مان اها ڳالهه ثابت ٿئي ٿي ته هي وهڪرو يا سندس ڀرتي ڪنڌڙ شاخون انهن علائقن مان وهنديون هيٺ اچن ٿيون جن ۾ اهو ڪاٺ ڪونه ٿيندو آهي. وهڪري جي ڪناري سان فقط شهتوت ۽ سفيدي جا وڻ نظر ايندا. پوئين نالي وارا وڻ وڏي حصار ڪان چارجوئي ڏانهن درياهه ۾ لوڙهي ڇڏيندا آهن، جيڪو گهرن جي اڏاوتن ۾ به ڪم آندو ويندو آهي. جيڪڏهن هن درياهه ۾ ٻيڙين جو انگ وڌائڻو پوندو ته پوءِ ڪناري سان بيٺل ڪاٺ ڪي ڪپي انهيءَ منجهان ٻيڙيون ٺاٺبيون پونديون. هن درياهه ۾ هاڪارڻ لاءِ ٻيڙيون تيار ڪرڻ واسطي وڏي ڪاريگريءَ جي ضرورت ڪانه هوندي آهي. وڏيل ڪاٺ کي ڪرت يا ڪارائي سان چيرڻ جي لوڙ ڪانه ٿيندي. هاڪارڻ لاءِ سال جي خاص موسم جو انتظار ڪرڻو ڪونه پوندو آهي. ڇاڪاڻ ته هن درياهه ۾ ٻارهوئي پاڻي جهاز رانيءَ لائق ٿئي ٿو. ماڻهوءَ جي مرضي هوندي آهي ته ٻيڙي پتڻن تي ڪتب آڻي يا ان کي اوپارو لهنوارو استعمال ڪري. هتي چاٽايل ٻيڙيءَ ۾ ڏيڍ سو ڪن ماڻهو وهاري سگهبا آهن. درياهه مٿان پل به ٻيڙين وسيلي ٺاهڻي پوندي آهي، ڇاڪاڻ جو هتان جو ڪاٺ ايترو ڏڳهو ڪونه آهي جو ان کي ڪنهن نموني ڪتب

آٽي سگهجي. رتم (furze) ۽ لئي جا وڻ به ڪنڌين ڪنارن سان جام ڏسبا جن جو ڪاٺ تختن طور ڪتب ايندو آهي ۽ ان ڪان پوءِ ٻيڙي پوري ٿي ڪم لائق بڻبي آهي....

آمون درياه کي سياسي ۽ تجارتي طور ڪتب آڻي سگهجي ٿو تنهن ڪري ان کي وڏي اهميت ڏيڻ گهرجي. هن درياه جي ڪنڌين ڪنارن سان سهوليتن جو ذڪر ٿي چڪو آهي. هن وهڪري مان تجارتي ڪم ونجي يا فوجي، سو پنهنجي مرضي تي ڇڏيل آهي، ڇاڪاڻ ته وهڪري جو نمونو اهڙو آهي جو فيصلو ڪرڻ مشڪل پيو لڳي. هيءَ حقيقت به ياد رکڻ گهرجي ته هن جي ڪنڌين وارا علائقا ميداني آهن جيڪي پوکي راهيءَ لاءِ ڪتب ايندا آهن ۽ اتي رهندڙ ماڻهن جو انگ به ججهو آهي. تنهن ڪري سمجهڻ گهرجي ته هي درياه جهاز رانيءَ جوڳو آهي. ڪنڌين ڪنارن سان سهوليتون جام اٿس ۽ جهاز رانيءَ کي سڌاري وڌائي به سگهجي ٿو. معلوم ائين ٿئي ٿو ته هي درياه سياسي ۽ تجارتي طور ڏاڍو اهم آهي. دشمن قوم هن جي وهڪري کي ملڪ گيري هوس [illegible] هن کي [illegible]
[illegible]
سولائي سان استعمال ڪري سگهجي ٿو. ڇاڪاڻ ته هن جو پيٽ سڌو آهي ۽ هن جي پاسيرو غيرآباد علائقي جي هڪ سوڙهي پٽي آهي، جيڪا يورپ جي ڏورانهن ڏيهن کي هن درياه سان ملائيندي آهي.

برنس هن سان گڏ اهو به ٻڌائي ٿو ته فوج جي آمدرفت لاءِ هتي ٻيڙيون موجود ئي ڪونه هيون. پيو ته هن درياه جي ڪنڌين ڪنارن سان ڪاٺ يا ٻيون اهڙيون سهوليتون موجود هيون، جن جي آڌار تي فوجي پيش قدمي ممڪن ٿي سگهي پئي، پر ان سان گڏ دشمن جي حملي جو به هتڪتو هو ۽ ٻين اٽڻ وٽندڙ ڳالهين کي منهن ڏيڻ واسطي هميشه ڪڙو تڙو رهڻو پوندو. اهڙيءَ ريت روس جون اڳتي وڌندڙ فوجون پنهنجي سهوليتن موجب پيش قدمي ڪري خولم پهچنديون يا "چار جوئي" تائين درياه سان هاڪاري ۽ "مرو" تائين پهچي هڪ آباد

علائقي ۾ پورن سٽ جهڙي وڏي مرغاب جو ڪنارو هرات تي وڃي حملو
ڪنديون. هن فوج کي درياهي وهڪري ڏانهن وڌڻ لاءِ ڪير بہ روڪي
ڪونہ سگهندو. هن وهڪري ۾ مرو جي وچ تي هڪ رڻ پٽ آهي. اتي
بہ هن لشڪر کي آڏ ڏئي ڪير جهلي بيهڻ وارو ڪونہ آهي. بخارا ۾
خيوا جا خان ڪجهہ ڏني وتي ڪان پوءِ پلجي چڪا آهن ۾ ڪين ڏهن
ٻارهن هزارن گهوڙيسوارن جو ڪماني مقرر ڪيو ويو آهي. هن ٻاڻ
ڪاهي "مرو" کي ڏاڍو چٽڪو چڪايو. جيڪڏهن اهي ماٺهو برنس جا
ساٿاري ٻڌجي وڃن ها، تہ روس جي فوج هتان سندن عزتون محفوظ
رهي ڪونہ سگهن ها.

جيڪڏهن آمون جي ڪناري سان فوج جو رهڻ ممڪن نہ ٿئي ها
تہ هن جي ڪنارن سان پنج ڇهہ فرسنگ پري رهڻ ممڪن هو. ان رڻ
پٽ ۾ ڏنارن جا ڪوتيل ڪوهہ آهن، جتان هو پنهنجي چوپائي کي پاڻي
پياريندا آهن. فوج بہ پنهنجي استعمال لاءِ انهن کوهن جو پاڻي ڪتب
آڻي تہ ڪا اٻوجي ڪانہ ٿيندي. جيڪڏهن کوهن جو انگ ٿورو آهي تہ
سا ڳئي نموني وارا کوهہ کوٽڻ ڪو ڏکيو ڪونہ آهي. جر جو پاڻي عام
طور تي ڏهن ٻارهن فوٽن تي ملي ويندو آهي. مٽي بہ واريا سي ۾ نرم
آهي. گهٽو پورهيو بہ ڪرڻو ڪونہ پوندو. پر اهڙا کوهہ پيڙيون ڏئي
پورجي بہ جهٽ ويندا آهن. سو اهڙين پيڙين کي جهل ڏيڻ لاءِ تختن يا
پيچرن جي اڙ ڏيڻي پوندي. ٻارڻ لاءِ هتي هلڪو جهنگ جهاڙي بہ جام
آهي، جيڪو سياري جي سيئن ڪان بچائي سگهي ٿو. جڏهن چيٽ جي
پوکي واري رت ايندي آهي تہ سارو رڻ پٽ وڃي ۾ ولهار بڻجي ويندو
آهي. هتان جي اوپڙ بہ فوجي ضرورتن جو پورائو ڪري سگهندي. هيءَ
حقيقت انهن ماڻهن جي جواب لاءِ لکي وئي، جن پنهنجي راءِ جو اظهار
ڪندي لکيو آهي تہ اتان رڻ پٽن ۾ واريءَ ڪان سواءِ ٻي ڪا بہ وٿ اک
تي ڪانہ چڙهندي. جيڪڏهن حقيقت ائين بہ آهي تہ اهي ڏکيايون ڪي
اهڙيون اجهاڳ ڪونہ آهن، جن کي منهن ڏئي ڪونہ سگهجي. روس
وارا هن ڳالهہ ڪان پوريءَ ريت سڃاڻ آهن تہ ڪاڏي خوراڪ يا ڪا ٻي جي

وٽ ڪٿان ملي سگهندي آهي. هن قسم جي موضوع تي مؤرا وف جي تصنيف ڪي هڪ باڪوءَ (شاهد) طور پيش ڪري سگهجي ٿو.

موجوده دور ۾ هنن علائقن جي پاڻ وٽ گهٽي چاڻ آهي جنهن جي آذار تي هڪ جنگي مهم پڪ سان سوپاري تي سگهي ٿي. جيڪڏهن روس جي ٽي هزار سگهارنّ ۽ سورهيه ويڙهاڪ جوانن تي مشتمل هڪ فوج هوندي تہ ڪهڙي نالائق ڪماندر هوندي بہ هي علائقو فتح ٿي سگهي ٿو. پر شرط اهو آهي تہ روس جي اوپر سان واپاري ڏيتي ليتي ضرور هئڻ ڪپي...... خيوا ۾ پڻ روس جي وڏيڪ ٽي هزار فوج رهائي سگهجي ٿي. پر اها اتان جي غلام طبقي مان هجڻ گهرجي. ان ڪان علاوه ٽيهہ هزار ايراني بہ هن فوج ۾ شامل ڪري سگهجن ٿا. چاڪاڻ تہ ايران ڪي روس جهڙي ساڳي هورا ڪورا لڳل آهي. تنهن ڪري وٺائڻ اهڙي واهر جي آس اميد ڪري سگهجي ٿي. جيتري قدر ڪاڌي خوراڪ يا ڪاپي جي ٻي شيءِ جي ضرورت جو تعلق آهي، تہ اهي جتي بہ هونديون اتان حاصل ڪري سگهبيون. اهڙيون گهربل شيون خيوا ۾ بہ ڍيروڻ ڍير آهن.

روسي ۽ انگريز ٻئي ڌريون انهيءَ ڳالهہ تي متفق آهن تہ هن علائقي ۾ ڪاپي جي هر شيءِ موجود آهي. ان هوندي بہ پوئين ڌر هن خيال جي آهي تہ روس تاتار وارو اهو رڻ پٽ اڪري هندستان تي حملو ڪونہ ڪندو. انگريزن جي ان مخالف ڌر ڪي اهو سمجهائڻ گهرجي تہ جڏهن روس وارن هندستان تي حملي ڪرڻ جو پڪو پهہ ڪيو آهي تہ اهڙيون هلڪيون سلڪيون رنڊڪون ڪين ڪڏهن بہ روڪي ڪونہ سگهنديون. هن ڪان علاوه سندن دشمن روس، ريهي ريبي ۽ هينيون مٿيون ٻڌائي ايران ڪي پاڻ سان ساٿاري ڪري ڪنيو آهي. انهن فوجن اڳتي وڌي بادڪوه ۽ استرخان ۾ اچي منزل ڪئي آهي. ان ڪان پوءِ فوجون احضر سمنڊ جي ڏڪڻ ڏس ۾ استرآباد ۾ اچي پهچنديون، جيڪو وڏيڪ محفوظ ماڳ آهي. انهن فوجن ڪي خراسان وارو علائقو بہ ٽپڻو پوندو جيڪو وڏيڪ سڪيو ستابو ۽ سائو ڍائو علائقو آهي.

جيڪڏهن اتان لنگهندي فوجن ۾ نظم ۽ نسق قائم ڪيو ويو ته اتان جا ماڻهو ڪين پليڪار چوندا. جيتري قدر افغانستان جي قنذار مان سندن گذرڻ جو تعلق آهي ته ڪين انگريزن جي پيٽ ۾ ڪا خاص ڏکيائي ڏسڻي ڪانه پوندي. ڇاڪاڻ ته اهي اتان لنگهي اڳتي ويندا ۽ ڪن علائقن تي راضي ٿي ساٿن واهو ڪندا. روس - ايران جون گڏيل فوجون انهن علائقن مان سفر ڪنديون جتي ڪين خوراڪ ۽ گاهه پاڻي جو ڏچو ڏسڻو نه پوي. ڪين اهو به ڏسڻو پوندو ته لشڪر لاءِ گهربل شيون فقط هڪ علائقي مان ڪٺيون نه پون. ڇاڪاڻ ته ائين ڪرڻ سان اها جوءِ ڏرت ۽ ڏڪار جي ور چڙهي ويندي. فوجي نظم ۽ ضبط خاطر هنن کي ٽن قطارن جي صورت ۾ پيش قدمي ڪرڻي پوندي.

پهريائين لتر پاسي کان استرآباد ڇڏڻ مهل گورگان يا جرجان واري جوءِ جو پاسو ڏئي ان علائقي مان لنگهڻو پوندو، جتي ڪرد والار ڪري وينا آهن. سندن گهٽيون وسنديون بوجنورد ۽ ڪوپان واري ايراضيءَ ۾ آهن. اتان کان پوءِ سيراڪ جي پاسي کان ٿيندا هيري - رود اچي نڪرندا، جتي ان جو پاڻي هتان جي ميداني علائقي تي پکڙجي ويندو آهي. اتان کان پوءِ هڪ سرسبز علائقو لتاڙي هرات تي حملو ڪندا.

سندن ٻي قطار سر ڏکڻ منهن ڪري شاهه - رود بوستان وٽ اچي منزل ڪندي. اتي فوج کي ٻن حصن ۾ ورهايو ويندو، جن مان پهريون سبزوار، نيشاپور ۽ مشهد کان ٿيندو ڪسان پهچندو. ٻيو حصو ساڄي طرف لاڙو ڪري، ترشيز، خاف ۽ گورين کان ٿيندو اڳتي وڌندو ۽ ٻئي فوجون نيٺ ناهيل نام موجب اچي هرات ۾ هيڪانديون ٿينديون.

هي علائقو وڏيڪ سرسبز آهي فوج جي کاڌي خوراڪ لاءِ هٿ پير هڻي هتان ئي سڀ ڪجهه ڪري ونندا. جيڪڏهن سندن پورائو نه ٿيو ته پوءِ ميمانا، ڪلچ - نو ۽ اوبڪ مان هٿ ڪرڻ لاءِ جتن ڪيا ويندا جيڪي هرات کان به وڌيڪ آباد علائقا آهن. سياري شروع ٿيڻ کان پهريائين هتان ڏکڻ ڏانهن اسهندا. هن قلعي جي مرمت ڪري ڪيس

وڏيڪ مضبوط ڪيو ويندو. فوجي ضرورت سان لاڳاپيل هر شيءِ آڻي هتي ڍير ڪئي ويندي.

هن جوءِ ۾ قلعن جي گهٽائي نظر ايندي جن مان مرڪزي حيثيت هن قلعي کي آهي. اتر پاسي کان بلخ آهي پوءِ اڪچيه، انوخو، شبرغان، ميمانه، ڪلچ – نو، سبزوار، خرح، لاش جوين قلعن جو هڪ سلسلو ڏسبو. انهن سڀني مان هرات کي اهڙي اهم حيثيت حاصل آهي جو هيڏانهن هوڏانهن واري هڙئي فوج اچي اتي گڏ ٿيندي.

نقشي تي نظر ڪرڻ سان معلوم ائين ٿيندو ته انهن فوجي رستن جي ناتي خراسان جي سڀني ۽ عراق جي دامغان ۽ طبوس علائقن جو به ذڪر ڪيو ويو آهي، جن مان مذڪوره فوج لاءِ کاڌي خوراڪ ۽ ڪاپي جي ٻين شين جو چڱي ريت بندوبست ڪري سگهجي ٿو. هنن سڀني ڳالهين کي نظر ۾ رکڻ کان پوءِ معلوم ٿيندو ته روس جي فوجين کي گولا بارود ۽ اڱوات ڪنو ڪري ڇڏٽو پوندو. ايران جي حڪمران کي هن ڳالهه لاءِ ڪابه اڻ تڻ ڪانه آهي. سندس ٿيهه کان چاليهه هزار فوج خراسان تي سدائين پٺي حملا ڪندي آهي. لشڪر جي کاڌي خوراڪ ۽ ٻين ضروري شين واسطي اتان جي ماڻهن تي محصول رکڻ جو اعلان ڪندو آهي، جيڪو روڪڙ بدران جنس ڏئي ادا ڪيو ويندو آهي ۽ هن طريقي سان لشڪر جي هر ضرورت پوري ڪئي ويندي آهي. جڏهن هتان جي ماڻهن کي ڪڙڪ پئجي ويندي آهي ته ايران جو بادشاهه مٿن گهڻ چاڙهي اچي رهيو آهي ۽ کين پڪ به هوندي آهي ته اها فوج کين لٽي ڦري ٻينگ ڪري ڇڏيندي ته به جوءِ خالي ڪري ڪيڏانهن هليا ڪونه ويندا آهن. انهن وڏن رستن سان پيش قدمي ڪندي ايران جي بادشاهه جي لشڪر، کاڌي خوراڪ جي اٿاڻ جو ڍچو ڪڏهن به ڪونه ڏٺو آهي. جڏهن هتان جا رهواسي ايران جي بادشاهه جي هر حڪم جي اکيون ٻوٽي تعميل ڪندا آهن ته روس جي فوجي حڪمن جي پوئواري آخر ڇو نه ڪندا. جيڪڏهن اهي فوجون جابيران، گيران، بڪوا، واشير ۽ گريشڪ وارو رستو ڏئي قنذار ويندي يون ته کين ڪابه ڏکيائي ڏسٽي

ڪانہ پوندي. هن رستي سان، سياري ختم ٿيڻ ۽ چيٽ جي رت شروع ٿيڻ سان قافلا بہ هلڻ لڳندا آهن. روس جي فوج جي هرات مان اڳتي وڌڻ لاءِ بہ اهو هڪ سونهري موقعو هوندو، ڇاڪاڻ تہ انهيءَ وقت هن سڄي علائقي ۾ پاڻي بہ گهڻو ملي ويندو. موسم جي ڪوسائي پوءِ بہ سهڻ جهڙي هوندي، جو تہ وٽندڙ هواءِ گهلندي آهي. فوج جي ڪاڌي خوراڪ جو بندوبست ميمانا، ڪلچنو، شبرغان ۽ اتر پاسي اندخو مان ڪري سگهجي ٿو، نہ تہ گهڻو ڪري ڏکڻ پاسي وارن نيهہ- بندان، عائن ۽ بيرجان علائقن مان ئي پورت ٿي ويندي آهي. گهڻو ڪري ٿيندو ائين آهي جو ٿوري گهڻي فائدي جي لالچ تي ماڻهو گهربل سامان ڪٺي فوجي منزلن وٽ پهچي ويندا آهن. انهيءَ ڪري سندن جاني ۽ مالي تحفظ بہ ٿي ويندو آهي. هتان جي ڏيهي حڪمرانن ۾ اهڙي بچاءُ جو آسرو رکڻ اجايو هوندو آهي.

جيڪڏهن ڪنهن اڻ ڏني مجبوري ڪري هرات مان پوري وقت ڪوچ نہ ڪبو تہ انهيءَ علائقي جا جهرڻا ۽ نديون سڪي وينديون. پوءِ اتان لشڪر جو لنگهڻ ناممڪن ٿي پوندو. ان صورت ۾ مذڪوره رستي ڪان ٿورو ساڄي پاسي لڙي هاروت مرود، هيلمند ۽ اُرغينداب وارو گس ڏئي قنڌار وڃبو آهي. هن رستي جي پر پاسي سان آباد علائقا آهن جتان روسي فوج ڪاڌي خوراڪ جو سولائيءَ سان بندوبست ڪري سگهي ٿي. ذڪر ڪيل پوئين ماڳ ۽ شڪارپور جي وچ تي ٿورو ٽڪو رڻ پٽ آهي، جتان گذري بولان لڪَ وچان لنگهي هندستان جي حدن ۾ داخل ٿي سگهجي ٿو. مان سمجهان ٿو تہ هن سفر ۾ سختيون ڪي گهڻيون نہ آهن، جن ڪي ڏوري پنهنجي اڪئن وجي ڪونہ ڏنو آهي. سنہ 1839ع ۾ انگريزن جي فاتح فوج اهو سارو بيابان جهاڳي اچي بولان لڪ مان لنگهي هئي. تنهن ڪري چئي سگهجي ٿو تہ روس جي فوجن لاءِ ائين ڪرڻ سولو آهي. انگريزن جي سوچ آهي ۽ ائين سوچڻ جو ڪين حق بہ پهچي ٿو تہ انهيءَ حملہ آور فوج ڪان سنڌوءَ جو وهڪرو وڏو بچاءُ آهي. پر هن سان گڏ اهو بہ سوال اٿي ٿو تہ هي

وهڪرو ڪين ڪيتري وقت تائين روڪي سگهندو؟ هن ڳالهہ ۾ ڪيترا شڪ شبها آهن. پر مان ڪجهہ بئي خيال جو آهيان تہ جيڪڏهن روس جون فوجون پيش قدمي ڪري اچي سنڌوءَ جي ڪنڌيءَ سان پهتيون تہ پوءِ ڪين ڪابہ طاقت درياهہ پار ڪرڻ کان روڪي ڪانہ سگهندي. انگريزي فوج جو فقط ٻن ٽاڪن ڏانهن ڌيان ڇڪايو ويو آهي، جيڪي دشمن کي درياهہ پار ڪرڻ ۾ آساني ڪري ڏيندا. پهريون اتر پاسي وارو ماڳ اٽڪ ۽ ڏکڻ پاسي وارو ماڳ بکر آهي. جيڪڏهن واقعي ائين آهي تہ انهن جڳهين تي مناسب قلعا اڏي يا ٻيا بندوبست ڪري ڪيس منهن توڙ جواب ڏئي سگهجي ٿو.

انگريزن جيان روسي بہ چاڻن ٿا تہ سنڌوءَ کي کهڙن ماڳن وٽان پار ڪري سگهجي ٿو. توڙي جو هن درياهہ جي ويڪر گهٽ آهي ۽ وهڪري ۾ تيزي ۽ تک اٿس، تنهن هوندي بہ هو پار اڪرڻ ۾ ضرور سوڀارا ٿيندا. ڪين ٻيڙين جي پُل ٺاهڻ جي ضرورت محسوس ڪانہ ٿيندي. ٻن ٽن خچرن جي بار جيتريون سيٽاهون کپنديون ۽ ڪن ٿورن مڏن ۽ ترهن جي ضرورت پوندي، چوويهن ڪلاڪن اندر اهي سڀ گهرجون پوريون ٿي وينديون ۽ پوءِ دشمن هن درياهہ جي ڪاهي ڪناري پهچڻ ۾ دير ڪونہ ڪندو. چاٽايل ٻن ماڳن کان سواءِ سنڌوءَ پار ڪرڻ لاءِ ٻيا بہ ڪئين گهٽ گهيڙ موجود آهن. هن وهڪري جي ٻہ سو ميل فاصلي اندر ٻي بہ هڪ اهڙي جاءِ آهي، جتان قنڌار ۽ ديرا اسماعيل خان ڏانهن ايندڙ ويندڙ ماڻهو لنگهندا آهن. هتان دشمن فوج گذري هڪدم ملتان تي قبضو ڪري سگهي ٿي. ائين ڪرڻ سان روس جي فوج کي هڪ ٻي مشڪلات سان منهن ڏيڻو پوندو، يعني ڪين دهليءَ تائين پهچڻ واسطي وري پنجاب جا پنج ئي درياهہ اڪرڻا پوندا. انهن لاءِ بهتر اهو ٿيندو تہ انهن درياهن جي گڏيل وهڪري کي ديري غازي خان ٻرسان سنڌو اڪري سنڌ ۾ داخل ٿين ۽ گجرات واري پاسي کان هندستان ۾ داخل ٿين. امڪان آهي تہ هنن صوبن جو عوام بہ حملي ۾ ساڻن شريڪ ٿي وڃي ڇاڪاڻ تہ اهي صوبا انگريزن هاٿي تازو ئي فتح

ڪيا آهن. انهن علائقن ۾ انگريزن خلاف بغاوت ڦٽڻ جو به امڪان پيدا ٿي پوندو. هن ڪان علاوه انگريزن جي اتحادين ۾ به ڦيٽاڙو پئجي سگهي ٿو ۽ اهي به ڪانئن جان آجي ڪرائڻ واسطي ڪوششون ڪندا. ان ناتي بهترين قدم اهو ٿيندو ته روسين جو مقابلو خيوا، بخارا ۽ بلخ وٽ ڪيو وڃي. ڪيترن ليکڪن هن نقطه نظر جي مخالفت ڪندي لکيو آهي ته تاتارين کي سنڌوءَ جي ڪنڌين کان گهڻو روڪڻ ممکن ئي ڪونه آهي. سندن مرضي آهي ته جن علائقن مان روسي فوج لنگهي اچڻي آهي، تن کي اڻ ڏريو هئڻ کپي. پر اهو ڪونه ٿو ڏنو وڃي ته روس جي حڪمران جي به اها دلي خواهش آهي ته ڇاڻايل ڏرين کي اڻ ڏريو هئڻ گهرجي جيڪا خود روس جي ضرورت آهي. جيڪڏهن اڻ ڏرئي رهڻ وارو اصول ڪامياب نه ٿو ٿئي ته ايران جون به نئيڙيون ڊويزنون مرغاب جي ڪناري ۽ سراق وٽ بيهاري ڇڏجن ته روسي فوجين کي اڳتي وڌڻ جي جرئت ئي ڪانه ٿيندي. (١)

روس، پنهنجي عظيم مقصد کي ڪامياب ڪرڻ لاءِ هميشه جاکوڙيندو رهيو آهي ۽ هن ۾ ڪنهن شڪ شبهي جي گنجايش به ڪانه آهي. ايران واريءَ جنگ مان انگريزن جيڪو لاڀ پرايو آهي، تنهن کان گهڻو روس وارن کي فائدو ٿيو آهي. نظر ائين اچي ٿو ته ايران جي شاهه کي ڇاتيءَ اڻ ڇاتيءَ جا خوف ڏياري خوب فائدا ورتا آهن. هن ڪري ڪين احضر سمنڊ تائين پير پختا ڪرڻ جو سونهري وجهه ملي ويو ۽ اڙل سمنڊ واري علائقي سان به سندس رابطو واسطو پيدا ٿي چڪو آهي. هيءَ به هڪ چٽي پڌري حقيقت آهي ته ايران جي راجڌاني روسي حڪمرانيءَ جي دنگ سان واقع آهي ۽ انگريزن جو ايران تي حملو ايراني نار واري طرف کان هوندو. ان ڪري ايراني دربار ۾ روسي اثر رسوخ وڌي وڃڻ جو اُڌڪو آهي. اهو به ڏنو ويندو ته روس انگريزي حڪمت عمليءَ کي نظر ۾ رکي، ان جي مخالفت ۾ شطرنج جي بساط تي پنهنجي پسند جي ٿٽن تي مهرا بدلائي سدلائي رهيو آهي. اڳڪسبر گر آليمن زيتنگ جي بيان موجب ايران جي اڳينءَ جنگ واري زماني ۾

احضر سمنڊ جي ڪنارن سان روس جي طرفان گهٽي چرپر ٿيندي نظر آئي. استرخان، سوقندراقو، بڪئنڪ ۽ استرآباد جي وچ ۾ قافلن ۽ آگبوٽن جو هڪ اڻ کٽ سلسلو جاري هو، جيڪي فوجين جي هٿيارن ۽ ٻئي سامان ڍوئڻ ۾ پورا هئا. ان کان ٿورو وقت اڳ شاهه بئيرنسڪي، استرخان ۽ پيٽروسڪي قلعي کان ٿيندو تفلس پهتو هو. ان وقت هن سامونڊي ڪناري سان واقع سيني قلعن کي جاچي پرتالي ڏٺو هو. سندس رهايش گاهه پرسان فوج جي خاص ڊويزن جو، ڊي جوئر سروس آف مٿرن نالي هڪ هيڊ ڪوارٽر قائم آهي، جنهن ۾ وائيس ائڊمرل ۽ نبويءَ جو ٻيو عملو رهندو آهي، احضر سمونڊ. بلئڪ سي جي اپرندي ڪناري ۽ ائزوف سمونڊ ۾ ونجهن تي هلندڙ ڪوساڪن واريون ٻيڙيون ان جي ماتحت هونديون آهن. هن حقيقت ڏانهن به ڌيان ڏيڻ گهرجي ته ٿورو عرصو اڳ ڪوتائس واري علائقي تي هڪ گورنر جنرل مقرر ڪيو ويو هو، جيڪو شاهه بئرسنڪيءَ جي سڌو ماتحت هو. هن کان علاوهه ڪوريليف واري فوج به سندس ذاتي نگراني ۾ رکي وئي هئي، جنهن جو خاص ڪم ترڪ - ڪاڪيشيا دنگ تي نظر رکڻ هو. بيبوتوف به سندس نظرداريءَ ۾ ڪم ڪري هئي، جنهن ڪاڪيشيا کي فتح ڪري اتي وچي پنهنجا پير پختا ڪيا هئا. شاهه بئرنمنڪي جي هٿ هيٺ هيڏي ساري فوجي ڪمان ۽ وسيع اختيارن مان ائين لڳي ٿو ته ايران خلاف جنگي تياريون مڪمل ٿي چڪيون هيون ۽ حالتون نهايت سنگين ٿي ويون هيون.

تنهن زماني جي هڪ جرنل تبصرو ڪندي روس جي ڳجهي ۽ برطانيه سرڪار جي ڪليل ۽ وائکي حڪمت عملي وچ ۾ ڀيٽ ڪندي هن ريت لکيو آهي:

انگريز جڏهن به ايران تي حملو ڪندا آهن ته سيني کي ٻڌائي سڻائي ۽ ظاهر ظهور ڪندا آهن. روس جڏهن ايران جي شاهه جي واهر ڪندو آهي ته ان جي ٻڙڪ به ٻاهر ڪونه ٻاڦيندو آهي ۽ مات ميٺ ۾ ائين پنهنجو ڪم ڪري هليو ويندو آهي، جو جون ۽ ڪڻ ڪل ڪانه

پوندي آهي. ڪرينبرگ ڊي آرمس جي فوجي حصي ۾ نئين ڀرتي ڪري ان جو انگ وڌايو ويو آهي. ان جي سپهه سالاري ائڊ - ڊي - ڪئمپ جنرل پيروفسڪي جي هٿ ۾ ڏني وئي آهي. فوج جون ٻاهريون چؤنڪيون آمون ۽ سير درياهه جي ڪنارن سان توران واري علائقي تائين وڌايون ويون آهن. اڙل ڍنڍ وارو فوجي ٻيڙو به ساڳئي فوجي جنرل جي هٿ هيٺ رکيو ويو آهي. چاٽابل درياهن وسيلي اهو فوجي ٻيڙو اڳتي وڌي هندستان جي دنگ جي ويجهو پهچي سگهي ٿو. ان جرنل جو اهو لڪشهار وڏيڪ لکي ٿو ته، ٻئي پاسي احضر سمونڊ ۾ به تمام گهٽي فوجي چرپر نظر ايندي. ڪاڪيشيا واري فوج ۾ به ڪو گهٽ وِنڌ ڪو ڪونه آهي. عام لاڏو ٻيڙيون به فوجي سامان ڪنيون شيروان صوبي جي استرخان ۽ باڪوا بندر جي وچ ۾ تڪيون تڪيون هلڻ لڳيون آهن. چاٽابل صوبو، احضر سمونڊ سان دنگئي، روس جي حڪمرانيءَ سان شامل ۽ ايران جي سرحدن ويجهو آهي. ڪاڪيشيا وارن علائقن جو نئون گورنر ليفٽيننٽ جنرل شهزادو بئريتنسڪي آهي، جنهن کي اڳين گورنرن کان وڌيڪ اختيار ڏنا ويا آهن. هن پنهنجي منزل مقصود ڏانهن ويندي احضر سمونڊ ۾ موجود جنگي ٻيڙي جي انسپيڪشن به ڪئي هئي، جنهن ۾ تمام گهٽي فوج شامل ڪئي وئي آهي ۽ ان جي هڪ حصي جو ڪماني هن کي مقرر ڪيو ويو آهي. هي جنگي ٻيڙو اورينبرگ يا ڪاڪيشيا واريون فوجون ڪٽي ايران جي واهرلاءِ اڳتي وڌي استرآباد يا ڀرسان تهران ويجهو وجي بيهندو. هن کان علاوه ڪاڪيشيا واريءَ فوج جو هڪ حصو شيروان ۽ اريوان ۾ منزل ڪيو ويٺو آهي جنهن جي ڪمانڊ، جنرل خروليف جي هٿ هيٺ آهي. هي فوجي عملدار اوير وارين جنگين ڪري گهڻو ناليرو ٿي ويو آهي، جيڪو پنهنجون فوجون پاٽي ۽ خشڪيءَ وسيلي اڳتي وڌائي ايران جي واهر ڪري سگهي ٿو. ٻي اهم ڳالهه اها به آهي ته اڳين جنگين ۾ جيڪو فوجي سامان ۽ گولا بارود وغيره ختم ٿي ويو هو، تنهن جو هن هڪدم پورائو ڪري ڇڏيو آهي. جتي به ٿوري گهٽي کوٽ محسوس ڪئي وجي ٿي ته ان جي پورائي

ڪرڻ ۾ هرگز ڳسر ڪونہ ٿو ڪري ۽ گهربل گولا بارود وغيره اڪ ڇنب ۾ پهچي وڃي ٿو." (٢)

هن ڪان سواءِ روس ريل کي اڳتي وڌائي هڪ نئين واپاري واٽ کولي آهي. هيءَ هندستان تي حملي جي ٻي وک آهي. جڏهن هن پنهنجو اثر رسوخ وڌائي دنگ ڪيو تہ پوءِ هو تجارتي طور اڳتي وڌڻ جي ڪوشش ڪندو ۽ اهو انگريزن جي تجارت واسطي ڏاڍو هاڃيڪار ثابت ٿيندو ۽ اها انگريزن جي مشرقي طاقت لاءِ بہ خطري جي گهنٽي سمجهڻ کپي. متوقع ريلوي جي طريقہ ڪار بابت ڪائونٽ اورلوف جي ويجهي مائٽ، ڪائونٽ ڊي جيري بزوف، "ٿري ڪئسچنس آف دي مووومينٽ" نالي هڪ تصنيف ۾ گهڻو ڪجهہ بحث ڪيو آهي. انهن مان ريلوي واري ٻئي سوال تي بحث ڪندي هن لکيو آهي تہ، "انهن ريلوي پٽڙين وڇائڻ سان انگريزن جي هندستان سان تجارتي هڪ هٽي ختم ٿي ويندي، ڇاڪاڻ تہ روس جو ايران، وچ ايشيا، افغانستان ۽ اتر هندستان وارن علائقن سان هڪ لاڳاپو قائم ٿي ويندو ۽ هنن علائقن جي تجارت مان نہ رڳو انگريز، پر سارو يورپ لاڀ پرائيندو." هو اڳتي هلي وڌيڪ لکي ٿو تہ، "ساري ايشيا کي ڪاپي جي هر شيءِ بمبئي ۽ ڪلڪتي رستي يورپ مهيا ڪندو آهي. اهو تجارتي مال انگريزن جي بندرن تي لهي قافلن وسيلي ڪابل، قنڌار، ڪشمير ۽ افغانستان جي ٻين علائقن ڏانهن روانو ڪيو ويندو آهي، جنهن ۾ پئسي ڏوڪڙ ۽ وقت جو گهڻو زيان ٿئي ٿو. مذڪوره تجارتي مال گهڻو ڪري انهن علائقن مان لنگهندو آهي، جيڪي انگريز حڪمرانيءَ ۾ شامل هوندا آهن. تنهن ڪري انگريز واپاريءَ ڪان سواءِ ٻيو ڪو ماڻهو تجارت ڪري ڪونہ سگهندو. هندستان ڏانهن وڃڻ لاءِ ٻہ رستا آهن، هڪ ڪيپ آف گڊ هوپ واري پاسي کان ۽ ٻيو ڳاڙهي سمنڊ واري طرف کان. عملي طور اهي ٻئي تجارتي رستا انگلنڊ جي قبضي ۾ آهن. عدن انگريزن جو هڪ قلعو آهي، جنهن وسيلي ڳاڙهي سمنڊ تي قبضو ڪيو وينو آهي. ڪيپ آف گڊ هوپ وارو رستو ان ڪري انگريزن جي هٿ وس آهي ڇو جو ان

پاسي واري هڪ نهايت مضبوط بندر تي انگلنڊ جا پير پختا ڪندا آهن."
آخر ۾ هيءُ نتيجو ڪڍي ٿو ته اهو ئي سبب آهي جو انگلنڊ کان سواءِ يورپ جو ڪو بيو ملڪ هندستان سان سڌي تجارت ڪري ڪونه ٿو سگهي. ڪائونٽ جيري بزوف اڳتي هلي وڌيڪ ٻڌائي ٿو ته جڏهن ماسڪو کان نجيني- نو ۽ گوروڊ تائين ريلوي رستو تيار ٿي ويندو ته تجارتي مال پٽرس کان سڌو تاشقند موڪليو ويندو، جيڪو وچ ايشيا جو ڦاٽڪ آهي ۽ اتان کان پوءِ افغانستان وچي پهچندو. اهو رستو هن ريت هوندو:-

پٽرس کان وولگا	6	ڏينهن جو سفر
اتان استرخان تائين آگبوٽن وسيلي	4	ڏينهن جو سفر
هن ماڳ کان احضر سمنڊ جي اوپر ڪناري تائين	2	ڏينهن جو سفر
احضر سمونڊ کان ازل ڊنڊ تائين ريل وسيلي	2	ڏينهن جو سفر
اتان کان تاشقند تائين آگبوٽن رستي	5	ڏينهن جو سفر
ڪل	19	ڏينهن جو سفر

احضر ۽ ازل سمنڊ جي وچ ۾ ٽي سو ڪلوميٽرن جو پنڌ آهي. روس سرڪار هنن ٻنهي سمنڊن کي ريل سان ڳنڍڻ گهري ٿي. وچ وارو سارو علائقو ميداني آهي. پاسي سان جابلو علائقو اٿس، جيڪو وٽن سان چانيل ڏسبو آهي. جاٽايل سفر ٻن ڏينهن ۾ طئي ڪري سگهبو. اها ريل ٻئنسڪ پرسان سير دورياه وٽ اچي ختم ٿيندي، جتان کان اهو تجارتي سامان آگبوٽ ڪٽي پنجن ڏينهن اندر اچي تاشقند پهچندا. اتان کان اهو سامان قافلن وسيلي بخارا، ڪابل، قنڌار، افغانستان، ۽ ڪشمير پهچندو. جيستري قدر ايران سان واپار ڪرڻ جو تعلق آهي ته استرخان کان استرآباد پهچڻ تائين آگبوٽ فقط ٻه ڏينهن وٺندا. اهڙيءَ ريت پٽرس مان موڪليل سامان جي ڳنڙي فقط ٻارهن ڏينهن اندر ايران پهچي ويندي. اتان وري اهو سامان ايران جي اندرين علائقن ۽ وچ ايشيا جي اولاهين پاسي قافلن وسيلي پهچائي سگهبو.
بحث ڪندي ليڪڪ اڳتي هلي لکي ٿو ته، اهو تجارتي مال

ڪلڪتي ۽ بمبئي واري تجارتي مال کان وڌيڪ سستو پوندو ۽ وقت به ٿورو وٺندو. اهڙيءَ ريت اوپر جي هن تجارتي ٻوڙ ۾ انگلنڊ سان فرانس، جرمني، بيلجم ۽ سويزرلئنڊ سنو مقابلو ڪري سگهندا. (٣)

جڏهن تجارتي مال اڳتي روانو ٿيندو ته فوجي دستو به ان جي ڪڍ لڳي پوندو. انهي طريقي سان فوجون اتر - اولهه وارين سرحدن سان وڃي گڏ ٿينديون ۽ اهي تجارت جي ڍڪ سان لڪل هونديون. هن حڪمت عمليءَ جي ناتي هڪ اهم نڪتو هي آهي ته اهڙي مواصلاتي طريقي جي شروعات سنڌو ماٿري کان هئڻ گهرجي. فوجون بولان يا خيبر لڪ ڪٽيون ڪري وهاري سگهبيون ۽ ضرورت مطابق انهن لڪن مان پيش قدمي ڪري هنگامي حالتن سان منهن ڏئي سگهبو. جيڪڏهن دشمن ڏر هڪ لڪ بند ڪري ڇڏيندي ته ٻوڙي ٻئي لڪ تي قبضو ڪرڻ سولو ٿي پوندو. انهن ٻنهي حالتن ۾ دشمن تي ٻنهين پاسي کان حملو ڪري کيس حيران ڪري ڇڏبو.

هن قسم جي خيالن جي ٽيڪي ۽ پنيرائي واسطي سنڌ جي ڪمشنر مسٽر فريئر جو نظريو هيٺ ورجائجي ٿو. هن اهڙو خيال سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ جي 1857ع واري گڏجاڻيءَ ۾ ظاهر ڪيو هو. مسٽر اينڊريو هن ريلوي پٽڙي جي فوجي ۽ تجارتي اهميت ڏانهن جوڳو ڌيان ڏنو آهي. جيتري قدر منهنجو تعلق آهي ته مان به هن رٿا جي اهميت کي گهٽ ڪونه ٿو سمجهان. برطانيه سرڪار، وار جي وٿيءَ تان جنگ کان بچي وئي آهي. پر جيڪڏهن ايران سان جنگ لڳي وڃي ها ۽ ڪجهه وقت جاري رهي ها ته هن رٿا جي اهميت جو پتو پئجي وڃي ها ته گهٽي ويهين سو آهي. جن ماڻهن جو سنڌو سئون هن جنگ سان واسطو پئي ها تن جون به اکيون کلي وڃن ها. ريلوي جي جاري ٿيڻ کان پوءِ آمدرفت ۾ تيزي اچي ويندي. جهاز به ايڏا وڏا ۽ سگهارا جوڙيا وڃن ها جو گهٽي کان گهڻو سامان کڻي سگهن ها. هن کان علاوه خشڪي فوج ۽ نيوي ۾ وڌيڪ ماڻهو ڀرتي ٿي سگهندا. متي ٻڌايل جڳهن تائين فوجن نيڻ لاءِ پنجاب کي به اهميت آهي. جيڪڏهن برطانيه سرڪار جا اعليٰ

عملدار نقشي تي نظر ڪندا تہ ڪين پتو پئجي ويندو تہ هتي هڪ ڏگهو جابلو سلسلو موجود آهي. انگريز حڪمراني واري علائقي ۾ ان جابلو سلسلي جي وچ تي سنڌوءَ هڪ قدرتي سرحد بنائي ڇڏي آهي ۽ سنڌ ريلوي ڪمپني ان ميداني سنوت موافق ريلوي پٽڙي وڇائي رهي آهي. هن ريلوي مان فوجي فائدو اهو ٿيندو تہ جيڪڏهن دشمن ڏر خيبر لڪ لنگهڻ بند ڪري ڇڏيو آهي. تہ فوج ڪي اک ڇنب ۾ بولان لڪ مان ڪڍي وڃي سگهبو ۽ پنهي حالتن تحت دشمن جي پٺ يا پاسي ۾ وڃي حملو ڪبو. فرات ماٿريءَ واري ريلوي جڙڻ کان پوءِ ايراني نار واري سمنڊ تي برطانيہ حڪومت جي نيويءَ جو ضابطو ٿي ويندو. نہ رڳو اهو پر ان ريل جي رٿا مڪمل ٿيڻ کان پوءِ، ايراني علائقي ۾ جنگ جو ميدان، وچ ايشيا مان ايندڙ هر فوج جي پيٺ ۾، چاٿم جي بلڪل پرسان ٿي پوندو.

سنہ 1856ع ۾ "آور نارٿ - ويسٽرن فرنٽيئر" بہ پنهنجو خيال هن ريت پيش ڪيو آهي:-

"اسان جي ديرپا ڪاميابي واسطي ايراني نار تي پاڙٿو ڪونہ پوندو. اوپر جي ذميوارين سنڀالڻ جي ناتي سامهون ايندڙ هر للڪار کي جيڪڏهن هڪ مدبر جيان منهن ڏيٺو آهي تہ اسان کي نڙڪو قسم جون اڳرايون ۽ هلڪي قسم جا پاند پلاند ڇڏي ڏيڻا پوند . اسان کي اموت ۾ اڏول هئڻ کپي، ايتري قدر جو دنيا جي ڪابہ سگهہ اسان کي لوڏي اوجهڙ وهيٺو نہ ڪري سگهي. انگريزن جو پلو انهيءَ ۾ آهي تہ پنهنجي ساري سگهہ هڪ جائتي ڪري هڪ ڀرپور مدافعتي جنگ وڙهي ۽ انهن جو سچو ۽ صحيح بچاءُ بہ اهو ئي آهي. اسان کي پنهنجي حڪمراني وارو اتر - اولهندو پاسو سگهارو بنائڻ کپي 'هو ٿور - وٿو نہ پر ديرپا ۽ مضبوط هئڻ گهرجي. ان مقصد سان ،سڀئي وسيلا هڪ جائتا ڪيا وڃن ۽ انهن کي هن وڏي بچاءُ جي مقصد واسطي استعمال ۾ آڻڻ کپي. هن رٿا ۾ خرچ تہ تمام گهٽو ايندو، پر هن سان دشمن ڏر جي ڪاهہ جا پوَ پولا تہ گهٽجي ويندا. اهو بہ نظر اچي ٿو تہ جنهن

جانگهاڙي ڪان انگريز پاڻ بچائڻ جا جتن ڪري رهيا آهن، سو هوريان هوريان سندن ويجهو ايندو پيو وڃي. هن سان گڏ دلين ۾ هڪ گهڻ پاسائون سوال اڀري ٿو، نيٺ اهي ننڍڙيون جنگي مهمون هٿ ۾ ڇو ٿيون ڪنيون وڃن ۽ پاند پلاند ٻه ٿوري پيماني تي ڇو ٿا ورتا وڃن. اهڙين ڳالهين مان محسوس ٿئي ٿو ته انگريز اڳرائي بدران پنهنجي بچاءَ جي جنگ لڙي رهيو آهي. تنهن ڪان پوءِ ماڻهو هن حتمي نتيجي تي پهچي وڃي ٿو ته بچاءُ جون اهي جنگيون ڀرپور تياري سان هندستان جي ڦاٽڪن، بولان ۽ خيبر لڪ وٽ ڇونه وڙهيون وڃن. هن مقصد واسطي بولان لڪ جي مٿان فوجي ڇانوڻي قائم ڪئي وڃي. دشمن ڏر کي خيبر وٽ ڇوٽ ڏيڻ لاءِ فوج جو ڀيو حصو پشاور ۾ رهايو وڃي. بچاءُ واري هن دنگ لاءِ هڪ جدا سفير مقرر ڪيو وڃي، جيڪو تمام ڏاهو ماڻهو هجي ۽ برطانيه سرڪار جو منجهس ويساهه هجڻ ڪپي. پوءِ ڏنو وڃي ته نتيجا ڪهڙا ٿا نڪرن. هن طريقي سان هندستان ۾ داخل ٿيڻ وارا ٻئي ڦاٽڪ بند ٿي ويندا ۽ محفوظ ٻه ٿي ويندا. اهڙيءَ ريت افغانستان سان ٻه دوستاڻا ناتا پيدا ٿي پوندا. هيءُ هڪ اهڙو علائقو آهي جيڪو انگريز ۽ ان ملڪ جي وچ تي آهي، جتي ايراني فوجون هاڻي منزل ڪيو وينيون آهن. هرات وارو سارو دنگ هن وقت ايران جي فوجن جي والار هيٺ آهي. اهڙيءَ ريت افغانستان انگريز - هندستان واسطي ڄڻ ته هڪ ڍال بڻيو رهيو آهي. دشمن ڏر کي ڇڱيءَ ريت منهن ڏيڻ واسطي هيءَ ٻه هڪ رٿا آهي ته پناڻ ۽ ٻروچ اريگيولر کي انگريزن جي سنڌيءَ ڪمان ۾ نه رکڻ کپي، پر انهن کي ميرائي ٻڙ ڪري دشمن جي نيم مسلح فوج يا اوپر وارن ڪوساڪن سان نبرڻ لاءِ ڇڏي ڏجي ته اهي سندن ئي ملڪ ۾ جبلن جا گهٽ ۽ لڪ تاڙي گهاڙي سندن خاتمو ڪري ڇڏن يا هو انهيءَ ڊگهي جنگ ۾ ڏرت ۽ ڏڪار وڳهي پاڻ ئي مري کپي وڃن. هن ڪان علاوه جيڪا فوج اولهه ڪان ڪاهه ڪري ايندي تنهن سان ٻه ڇڱيءَ ريت ڇوٽ ڪائي سگهندا.

يا جيڪڏهن دشمن فوج خيبر لڪ جي منهن ويجهو پهچندي ته

بولان لڪ جي منهن تي ويڙهل انگريزي فوج ان جي پٺ يا پاسي کان وڃي مٿس حملو ڪندي. اهو پنڌ هرات ڪان خيبر جي پيٽ ۾ وڏيڪ سولو ۽ ويجهو آهي. پوءِ ساڻن اهڙي بري حالت ٿيندي جهڙي ڪڏهن هن لڪ پرسان انگريز فوج جي ٿي هئي. ڪانئن ڪاڏي خوراڪ جي پهچ وارو سرشتو ڪٽجي ويندو، نيٺ بکن ۾ پاه ٿي پنهنجا پساه پورا ڪندا.

جيڪڏهن دشمن ڌر پاڻ ئي بولان لڪ مان لنگهڻ شروع ڪيو ته ائين سمجهڻ کپي ته چڻ ڳوهه ڳولي پاڻ اچي شڪارين جي گهر ۾ پئي. بولان جو سڌو سئون واسطو سنڌ سان آهي. انگريز جيتري به وڏيڪ فوج چاهيندا پرتي ڪري وڙهڻ واسطي هن لڪ ڏانهن لاڙي ڇڏيندا. هتي ڪاڏي خوراڪ ۽ ٻئي فوجي سامان جي پهچ ۾ ڪابه روڪ رنڊڪ ڪانه آهي ۽ دشمن ڌر جو ناس ٿيڻ اڻ ٽر ٿي ويندو. امڪان اهو آهي ته هتان ڪان اڳتي هو وڌي ئي ڪونه سگهندو. سنڌن مواصلاتي نظام ۽ رسد جو سرشتو به قائم رهي ڪونه سگهندو. چاڪاڻ ته سنڌن پٺ ۾ رهندڙ قبائلي سنڌن سات ڪونه ڏئي سگهندا. ان ڪان علاوه هنن جو ڪوبه ماڻهو پنهنجي منزل ڪان هڪ ميل پري وڃي ڪونه سگهندو. تنهن ڪري ڪين اتي ويهي بک مرڻو پوندو يا حالتن ڪان مجبور ٿي پاڻ پنتي موٽڻ لاءِ مجبور ٿي پوندا. جيڪڏهن هو پنتي موٽندا ته افغاني سنڌن پاسن تي حملا ڪندا ته ٻئي پاسي ڪان انگريز فوج پٺ ڪان ڌوڙيا لائي ڏيندي. گهڻن ماڻهن کي نئپولين جو بؤرج تي حملي وارو واقعو ياد هوندو. حقيقت اها آهي ته مذڪوره قلعو نئپولين جي هڪ ڌڪ ۾ ڍهي ڪونه سگهي ها، پر آسٽريا وارن سندس لشڪر جي پٺ تي حملو ڪري ڏنو هو. ٻي ڳالهه اها ٿي وئي جو جابلو علائقي جي ماڻهن سندس رسد جي پهچ کي نا ممڪن بنائي ڇڏيو هو. جيڪڏهن روس - ايران فوج بولان جي لڪ مان لنگهڻ جي ڪوشش ڪئي ته سنڌن انت به مقدر ۾ ائين لکيل آهي. پر شرط اهو آهي ته هن پاسي ڪان انگريز سرڪار کي اڳواٽ ئي جوڳو بندوبست ڪرڻ گهرجي ته جيئن آئيءَ

ويل مصيبت کي مڙسي سان منهن ڏئي سگهجي. (۴)

روس جي لڪ چڇپ ۾ اوپر ڏانهن وڌڻ واري حڪمت عمليءَ بابت سر جسيٽن شيل گهڻو ڪجهه ٻڌائي ويو آهي. هي مرهيات ايران دربار ۾ برطانيه سرڪار جو ايلچي هو. سندس گهر واري ليڊي شيل جو لکيل "لائيف ائنڊ مئنرس اِن پرشيا" نالي هڪ ڪتاب ۾ هن جا نهايت قيمتي صلاح مشورا درج ٿيل آهن، جن مان ڪجهه هيٺ ڏجن ٿا.

"ايران جا تالش، گيلان، مازندران، استرآباد ۽ ايراني ترڪستان وارا صوبا احضر سموند جي ڪنارن سان واقع آهن. هنن وسيع علائقن جا رهواسي واپاري آهن. سندن واپار هن سمنڊ جي ايراني ۽ اتر اولهه وارن ڪنارن سان روس جي بندرن معرفت هلندو آهي. جڏهن ايران مٿان ڪارا ڪڪر ڇانيل هئا ۽ سياسي طور ڏاڍو جهيڻو ۽ هيٺو ٿي ويو هو ته روس زوري ڪانئس عهدنامو صحيح ڪرائي جڻ ڪيس ڏوڙ ۾ ڏڪو ڏنو هو. ان ناهه کي "گلستان وارو عهدنامو" سڏيو ويندو آهي جنهن ۾ روس، ايران کان احضر سموند ۾ جنگي ٻيڙي نه رکڻ جو شرط لکرائي ورتو هو. اٽڪل هڪ صدي اڳ جي ڳالهه آهي ته ايلٽن نالي هڪ انگريز نادر شاهه جي فوج ۾ اچي ڀرتي ٿيو هو، جنهن جو واسطو ساموندي ٻيڙائت گهراڻي سان هو. هن کان پهريائين هو روس جي ساموندي فوج جو ڪمانڊر هو، پر هن يورپي طرز تي ايراني نيويءَ جا جهاز به تيار ڪيا هئا. ايراني دنيا جي هڪ اهڙي قوم آهي جيڪا ساموندي حياتيءَ کي گهڻو پسند ڪانه ڪندي آهي. پر هي انگريز سندن نيويءَ جو اڳواڻ هو. ساري احضر سموند تي سندس ڌاڪ وينل هئي. "پروگريس آف رشيا اِن دي ايسٽ" جي مصنف جو هن ريت بيان آهي:- هن جا اهي واضع حڪم هوندا هئا ته روس وارا فوجي ٻيڙائت پنهنجا جهنڊا سرنگون رکن. (۵) هو پنهنجي وڏي شان شوڪت سان ڳاڙهي سمنڊ جي هنڌين ماڳين پيو ايندو ويندو هو. ۽ ڪيس جهلڻ پلڻ وارو ڪير به ڪونه هوندو هو. جڏهن رشيا وارن ڏٺو ته هو سائس پورا پئجي ڪونه سگهندا ته ايران کي هڪ ناهه ڪرڻ لاءِ مجبور ڪيو

ويو ته هو احضر سمنڊ ۾ فوجي ٻيڙو ڪونه هلائيندو. ان کان پوءِ احضرسمونڊ جڻ روس جي ملڪيت ٿي ويو هو. اهڙيءَ ريت روس جي زار ايران کي هٿ ڪيڙي ۾ سوگهو ڪري ڇڏيو هو. پر ڪيس اها ڄاڻ ڪانه ڪئي ته ترڪمان سامونڊي ڌاڙيل ايراني ڪنارن سان پنهنجا ٻيڙا آڻي اتان جي رهاڪن کي زوري ڪڻي وڃي پنهنجو غلام بنائيندا هئا. ايرانين کي اهڙي ڏاڍ کان بچائڻ واسطي پنهنجي سامونڊي فوج فراهم ڪرڻ جي آڇ ڏني. ايران جي لاءِ اها آڇ قبول ڪرڻ ائين هو جڻ ڏيڏر پنهنجي گهر جي پهريداري لاءِ نانگ ويهاري. پر ٿوري عرصي کان پوءِ هڪ اهڙو واقعو رونما ٿيو جو ڏيڏر کي پنهنجي گهر جي پهريداري لاءِ نانگ رکڻو پئجي ويو. هن واقعي جو واسطو "چاءِ واري عهدنامي" سان ڪونه آهي جنهن جو ڪجهه تفصيل هيٺ ڏجي ٿو.

استرآباد واري نار ۾ هڪ ننڍڙو ٻيٽ آهي، جنهن کي آشورد جي نالي سان سڏيو ويندو آهي، جيڪو هن شهر کان ٻارهن ميلن جي وٿيءَ تي ٿيندو ۽ شهر کان ڪليل سمونڊ ويهه ميل پري آهي. هن جي پکيڙ، ڏيڍ ميل ڊيگهه ۽ منو ميل ويڪر آهي. شهر جي پر سان پاڻي گهڻو اونهون نظر ايندو. هر پاسي جڏهن چوهو گهلندو آهي ته جهاز هتي بيهي پنهنجو بچاءُ ڪندا هئا. ٻارنهن چوڏهن سال اڳ هتي وانگي به ڪونه رهندو هو. ايران جڏهن روس سان پنهنجي بچاءُ جو عهدنامو ڪيو ته ان اڳي هن ٻيٽ تي قبضو ڪري هڪ وسندي قائم ڪئي آهي. سامونڊي فوج جي اڏي طور هي هڪ اهم ناڪ هو، جنهن تي رومسن جي عقابي اک پئجي وئي هئي. هي استرآباد واري نار يا اپسمنڊ جي عين لنگهه وٽ آهي. انهيءَ سامونڊي ڪناري سان ياموت ترڪمانن جون وسنديون به آهن، جيڪي پنهنجي ليکي ايرانين لاءِ اڳئي ئي آزار هئا. آشورد واري هيءَ وسندي، مازندران ۽ پر پاسي جي علائقن جي وچ ۾ هلندڙ واپار جي گس تي قائم آهي ۽ هي ڏنڊو سندن جيابي جو ڪارڻي آهي. هن کان علاوه هن ٻيٽ تي مٺي پاڻيءَ جا ڪيترا ئي جهرڻا پڻ ڏسبا، ٻين جاين جي ڀيٽ ۾ هتان جي آبهوا به وڌيڪ خوشگوار آهي. ان

جي اندرئين پاسي پاڻي ايترو اونهو ۽ وسيع آهي جو جنگي ٻيڙا ڪناري کان ٻه ٽي گز پري بيهي ۽ اچي وڃي سگهن ٿا. هن ٻيٽ ۾ اهم فوجي خاصيتون هيون جنهن ڪري روس جي فوج اچي ايران جي هن ڌرتيءَ تي قبضو ۽ والار ڪئي. روسي حڪومت کي هن ٻيٽ کي والارڻ جو فڪر 1841ع کان وڪوڙي ويو. هي اهو زمانو هو جو ڪابل انگريزن هٿان فتح ٿي چڪو هو. انهيءَ زماني محمد شاهه نالي ايران جو حڪمران هو، جنهن جي عقل لاءِ ڪجهه به چئي ڪونه ٿو سگهجي. سندس رڪيل وزير هڪ چريٽ هو، جيڪو سڄو سارو روسي هو. هو رهاڪو به روس جي اريوان علائقي جو هو ۽ ڪليو ڪلايو چوندو هو ته هُو روسي آهي. اهو حاجي مرزا اغثي هو جيڪو شاهي گهراڻي جو استاد هو ۽ هوريان هوريان ترقي ڪندو وڃي وزارت جي عهدي تي پهتو هو. ان زماني ۾ ايران کان روس ٻن ننڍن جنگي جهازن جي گهر ڪئي هئي انهيءَ لاءِ ته جيئن هو، حسن علي ۽ اتريڪ جي وچ واري علائقي ۾ رهندڙ ترڪمان تي ضابطو رکي سگهن. تنهن تي روس ڏاڍي پيار ۽ پاٻوهه سان ايران کي آڇ ڪئي هئي ته هو ترڪمانن جي آزار کان ڪيس پاڻ ئي تحفظ فراهم ڪندو. ان ڪان پوءِ ٻه جنگي جهاز اچي احضر سمنڊ اندر ظاهر ٿيا ۽ تحفظ ڏيڻ جو .تو ڏئي آشورد تي قبضو ڪري ويهي رهيا، جيڪو اڄا سوڌو قائم آهي. ايران جي اهڙين شڪايتن ۽ هاءِ گهوڙا مچائڻ تي روسي حڪومت رهندو متن ڌوهه مڙهڻ لڳي. ايرانين هنن تي اکيون ٻوٽي بچاءُ جو ويساهه ڪيو هو، موٽ ۾ روس وارن هنن سان ايذي ته ويساهه گهاتي ڪئي جنهن جو مثال ئي ڪونه آهي. جيڪڏهن ان ماڳ کي روس وارا ڇڏڻ ڪونه ٿا چاهين ته اچرج ڪرڻ نه کپي ڇاڪاڻ تہ اهو فوجي نقطهء نظر کان نهايت اهم ماڳ آهي. ڇاڪاڻ ته هتي ويهي نه رڳو ترڪمانن تي ضابطو رکي سگهجي ٿو پر مازندران جي واپاري وهڪري تي به اثرانداز ٿي سگهجي ٿو. ٺاٺي هن ٻيٽ تي روس جو مڪمل قبضو ٿي چڪو آهي. هن ٻيٽ تي بي شمار گهر ڏسبا، اسپتالون، فوجي بئرڪون جڙنديون ۽ باغ بوستان به نهندا

نظر ايندا. جنهن مان سمجهه ۾ ايندو تہ روس جي فوج هن تي قبضو ڪري چڪي آهي ۽ واپس وارڻ جو ڪيس ڪو ارادو ئي ڪونہ آهي.

ترڪمان پيڙائت هاٿي رومڻ جي ضابطي هيٺ آهن. ڪن مٿي ڦرين کي سائبيريا موڪليو ويو آهي تہ ڪن کي روس رهايو پيو وڃي. ڪنهن پاسپورٽ کان سواءِ ڪابہ پيڙي ڪيڏانهن چري ڪانہ ٿي سگهي. جيڪڏهن ڪو رائج قانون جي پيڪڙي ڪري ٿو تہ ان کي ڳريون سزائون ڏنيون وڃن ٿيون. پيو تہ نهيو پر خود ايران جي پيڙين کي بہ پنهنجي هن سمنڊ جي پاٽيءَ ۾ هاڪارڻ جي موڪل ڪانہ آهي. هن پيٽ جي فوجي والار کان پوءِ روسي قونصل استرآباد ۾ رهندو آهي ۽ ٻئي پاسي کان نيوي ڪموڊور مازندران ۾ رهايش پذير آهي. ايران جي ان علائقي جو بچاءُ روس اجهو ائين ڪيو آهي.

ترڪمان جي قهري ڪاروائين کي هاٿي پنجو اچي ويو آهي. پر ايران وارا چون ٿا تہ ترڪمان ۾ ڏاڙيلن جو ڏاڍ ڏهڪا ڪيس ۽ ڪلور ايترو ڏهڪائيندڙ ڪونہ هو، جيترو روس جي مازندران ۾ رهڻ واري نيوي ڪموڊر آزار شروع ڪري ڏنو آهي.

روس وارن اجا تائين ترڪمانن واري علائقي ۾ ڪابہ پنهنجي وسندي قائم ڪانہ ڪئي آهي. جيڪڏهن هنن پنهنجن ماٺهن کي هتي آباد ڪرڻ جي ڪوشش ڪئي تہ گورگان واري علائقي کي وڏيڪ اهميت ڏيندا، چاڪاڻ تہ هن جي ڪنڌين ڪنارن سان ويندڙ رستو مشهد ڏانهن ويندو آهي. پيو اهو علائقو سرسبز ۽ آباد آهي. پوکي راهي بہ ايڏي پلي ٿئي ٿي جو انن جا انبار لڳيو وڃن. ڪين اوپر ڏانهن وڌڻ واسطي ڪو سگهارو اڏو بہ تہ گهرجي.

احضر سمنڊ ۾ روس جي ڪيتري فوج رهي ٿي؟ تنهن جو صحيح اندازو ڪرڻ ڏاڍو ڏکيو آهي. ان هوندي بہ انومان آهي تہ انهن جا چار پنج آگبوٽ، ڪجهہ پن ڪوهن وارا وڏا ۽ ننڍا جنگي جهاز آهن. سندن وڏي ۾ وڏو جهاز ارڙهن توبون ڪٽي ڪونہ سگهندو آهي. پر هنن جو احضر سمونڊ تي ايترو قبضو آهي، جيترو انگلنڊ جي نيويءَ جو آئرش

ڪاريءَ تي هوندو آهي.

اٽڪل هڪ صدي ڪان وٺي روس خيوا تي قبضي ڪرڻ جا سندر سپنا ڏسندو پيو اچي. هن ٻه پيرا اهڙي ڪوشش ڪئي به آهي پر سوڀارا ڪونه ٿيا آهن. جيڪڏهن هڪ ٻيرو وري ڪاهڻ جي ڪوشش ڪيائون ته سندن مرادون پوريون ٿي وينديون.

خيوا ۾ ڦيتاڙو پئجي ويو آهي. اڙل سموند ۽ آمون جي ڇوڙ وٽ روسي فوج جا آگبوٽ بيٺل آهن. سير درياهه وٽ هنن هڪ سگهارو قلعو جوڙي ورتو آهي. هنن سيني ڳالهين مان پتو پوي ٿو ته روس وري ڀاڳ آزمائي ڪري ڏسندو ۽ سندس سرسي ڏسجي ٿي.

هن علائقي ۾ روس کي اهم حيثيت حاصل آهي. انگلنڊ کي به هن ساڳي جُوءِ ۾ پنهنجا مفاد آهن. جيڪڏهن انگريز هتي پهچي ٻيرن جمائڻ ۾ سوڀارا ٿي ويا ته ڪير به کين لوڏي ڪونه سگهندو. هو احضر سمنڊ کان فقط ٻه سو ميل پري آهن. ايشيا جي ماڻهن جي خيال ۾ هي وڏو فاصلو ڪونه آهي. ايراني فوجي هزار ميل تي آذربائيجان کان خراسان تي حملو ڪندو آهي ۽ اهڙي فاصلي تي ته سندس اک ئي ڪانه ٻڏندي آهي. روس خيوا تي جڏهن حملو ڪري سگهي ٿو ۽ ترڪمانن تي به ضابطو رکي سگهي ٿو ته پوءِ احضر سمنڊ جي وچ واري علائقي کي فتح ڪري هن سمنڊ سان مستقل رابطو واسطو پيدا ڪرڻ هن لاءِ ڪا وڏي ڳالهه ڪانه آهي. آمون جهڙو جهاز راني لائق هڪ سنو درياهه هندو ڪش جبل کان هڪ سو ميلن تائين روس جي آگبوٽن سان ڀريل ڏسڻ ۾ ايندو. روس جي حڪمران کي ايتري سگهه آهي، جو هن درياهه سان پنهنجي مرضيءَ موجب روسي شهنشاهت جو سنڌو مقرر ڪري سگهجي ٿو. هندستان ۽ انهن علائقن جي وچ ۾ هلندڙ واپار سنڌس ڇڙواڳ حڪمرانيءَ هيٺ اچي ويندو، جيڪو يا ته سندس مقرر ڪيل ڳاٽي ٽوڙ سنگي محصول سان هلندو يا بند ٿي ويندو. ان ڏاڍ بابت ڪانئس ڪير پڇاڻو ڪندو. هن حڪمرانيءَ پرسان ٻيو اهڙو علائقو ڪونه آهي، جتي اتر - اولهه واري پاسي انگريز پنهنجي سگهه

ڪي مستحڪم ۽ مضبوط ڪري سگهن. ان هوندي به اهڙن ڏاڍاين يا روس جو خيوا تي قبضو ڪرڻ ڪي اڪيون پوتي لنوائي ڇڏڻ ڏاهپ ڪانه ٿيندي. ڇا اهو ممڪن ڪونه ٿيندو جو آمون ڪي روس جي حملي کان بچائي سگهجي يا ان جو گهٽ ۾ گهٽ اهو حصو ته بچائي سگهجي جيڪو افغانستان سان دنگئي آهي؟

انگريزن جي آڏو هڪ اهم سوال آهي جيڪو ڪين طئي ڪرڻو آهي اهو هندستان تي روس جي حملي جو امڪان آهي. موجوده زماني ۾ ان حملي جو قوي امڪان به آهي. ان سوال کي اڳئين کان وڌيڪ ڳنڀير ۽ اهم سمجهڻ گهرجي ۽ ايترو ئي ان تي ڌيان به ڏرڻ کپي. هاڻي روسي ۽ انگريزي علائقا هڪ ٻئي کان ٻارهن سو ميل وٿيرڪا آهن، جيڪي افغانستان تي حملي دوران ايترو ويجها ڪونه هئا. روس اڄ ٻين سيني ڳالهين کي ڇڏي پنهنجي اڳين ڳالهه بيهارڻ خاطر پنهنجا پراڻا پاند پلاند ڇُڪائڻ واسطي اوير ڏانهن وڌي رهيو آهي. ساهه سڪايون انهيءَ تاڙ ۾ وينو هوندو ته وجهه ملي ته انگريزن کي سجهائنو ڏڪ هڻي ونان. جيڪو اهڙين ڳالهين تي نانءِ چڙهيل آهي. موجوده وقت ۾ ڪيس چار ڀيرا ڏڪ پچايا ويا آهن. هڪ سچ به پاڇا ڪڏهن جتيءَ ڪي وارو ملڻو آهي. روس ڪي به جي وجهه ملي ويو ته اندر سڙئي کان اهو ڏڪ هڻندو جو پهرئين ڏڪ سان پئون ٻارنهن پوءِ ٻلي ڪائي به ڏڪاڇيل ڪيي ڇهه ڏڪا. اها ڳالهه به وسارڻ نه گهرجي ته جڏهن سندس ريل وارو رستو اوڊيسا کان والديقا فقاز تائين پهتو ته پوءِ اوير ڏانهن وڌڻ واري سندس سگهه هيڪوڻ مان ٻيڻ تي وڌي ويندي.

جوناس هان وي جو بيان آهي ته، قنذار ۾ موجوده حالتون اهڙيون آهن جو اهو ايران ۽ هندستان جي وڌي اڙ بڻجي ويو آهي.

قنذار جي شهر وٽان هندستان ڏانهن ٽي رستا ڦٽندا آهن. هڪ رستو ڪابل کان ٿيندو هندستان وڃي ٿو. ٻيو رستو قنذار کان شڪارپور وارو ۽ ٽيون رستو خشڪ علائقن مان نڪري ديري اسماعيل خان ۽ ٻيو ديري غازي خان وٽن لنگهندو آهي. هي ماڳ سنڌوءَ ڪناري

واقع آهن. (٦)

متي چاٽايل شهر افغانستان سڪئي ستابي علائقي ۾ واقع آهي جنهنجي چوڌاري ڪٽڪ جَو ٻين اناجن جا فصل پيا جهولندا ۽ جهوتندا آهن. تنهن ڪري هتي ڪجهه وقت لاءِ فوج کي ڪاڏو خوراڪ ۽ ڪاپي جي ٻي شيءِ پڻ ڏهبي آهي ۽ هميشه ائين ٿيندو آيو آهي. انگريزن کي هن حقيقت ڏانهن ڌيان ڏيڻ گهرجي ته اها ڪاڏ خوراڪ دشمن ڌر جي هٿ نه لڳي وڃي.

قنذار ۽ انگريزي فوج جي ٻاهرين چونڪين جي وچ ۾ ٻه سو ميل فاصلو ٿيندو. (٧) ڏک جهڙي ڳالهه آهي جو برطانيه سرڪار جي فوج هي اهم جڳهه ڇڏي ڏني آهي. هن علائقي ۾ وري جلدي فوجي اڏو قائم ڪرڻ نهايت ضروري آهي. هن لڪ وٽ مناسب فوج وهاري دشمن جو چڱيءَ ريت مقابلو ڪري سگهجي ٿو. هتي گومري ۽ سبستوپول جي ماڳن تي جيڪڏهن فوج وهاري ويندي ته وڌيڪ بهتر ٿيندو. ان ڪان پوءِ دنيا کي اعلان ڪري ٻڌائي سگهجي ٿو ته انگريزي فوج هڪ اهڙي مضبوط ٿاڪ تي مورچه بند آهي، جتان ڪير به ان کي اِتاري ڪونه ٿو سگهي.

جيڪڏهن انگريزي فوج اڳتي وڌي قنذار ۾ مورچه بندي ڪندي ته دشمن جي ڪهڙي به حملي کي ناڪام ڪري ڇڏيندي. هن قسم جي رٿائن تي خرچ به گهٽو ڪجهه ايندو. اڳين جنگين تي به خرچ تمام گهٽو اچي ويو، تنهن ڪري ضرور سوچٽو ويچارٽو پوندو. حملہ آور کان بچاءَ ڪرڻ واسطي جيترو به خرچ اچي مناسب سمجهڻ گهرجي. چاڪاڻ ته انگريز سرڪار جيڪا هيءَ جنگ وڙهي رهي آهي، سا بچاءُ واسطي هڪ مثالي جنگ هوندي. هن رٿا تي مناسب خرچ کان وڌيڪ جيڪڏهن هٿ ڦاڙ تي پئسا پاڻيءَ جيان وهائبا ته اهو به هڪ قوي نقصان آهي. پر دشمن ڌر جون ڪوششون اهي ئي رهيون آهن ته جيئن انگريزن کان هندستان کيئن ڪري به ڇڏائجي. تنهن ڪري هن مامري ۾ جيڪڏهن ڪيترو به گهٽو خرچ اچي اهو ٿورو سمجهڻ کپي.

روس لاءِ چيو وڃي ٿو تہ هو برطانيہ سرڪار سان مقابلي واسطي ڀرپور تياريون ڪرڻ ۾ رڌل آهي. اهو ملڪ پنهنجي فوج کي هندستان تي حملي ڪرڻ واسطي ريل جي پٽڙي وڇائي رهيو آهي. هن محسوس ڪري ورتو آهي تہ اڳيئن جنگ ۾ کيس شڪست ان ڪري آئي تہ هو پنهنجون فوجون اهم جاين تي مهل سر پهچائي ڪونہ سگهيو هو حاڪاڻ تہ جنگي محاذ گهڻا پري هئا. حملہ آور ڌر پنهنجي ان ڪمزوري کان جڏهن واقف ٿي چڪي آهي تہ ان کي دور ڪرڻ لاءِ ضرور هٿ پير هلائيندي. ان ڪري انگريزن کي هٿ هٿ تي رکي ويهڻو ٿي وهڻ نہ کپي. انگريزن کي ريلوي جي پٽڙيءَ وڇائڻ ۾ ايترو جاکوڙڻ کپي جيترو روس نهن چوٽيءَ جو زور لائي رهيو آهي. دشمن ڌر جي مقابلي لاءِ قنڌار ۾ مورچہ بندي ڪرڻ کپي ۽ ان سان گڏ سنڌوءَ جي ڪاهي پاسي کان ريل جي پٽڙي وڇائڻ کپي. هي اهم ڳالهہ اها بہ آهي تہ انگريز دشمن سان چوٽ ڏيڻ واسطي جيڪو ڪجهہ بہ ڪن، ماٺ ميٺ ۾ ڪن. روس جي گرہ ڏيئر کي بہ پتو پئجي چڪو آهي تہ انگريزي فوج جو سپاهي ڪانئن بہ رتيون ڪسر آهي. اتان جو ڪوساڪ بہ هندستاني گهوڙيسوار پنهنجي جوڙ جو ڀيچي سمجهي ٿو. (٨)

لارڊ ڊلهائوسي بہ سنڌوءَ واري هن رستي جي اهميت کي سمجهي ورتو آهي. هن اپريل 1853ع ۾ هندستان جي ريلوي جي اهميت تي ڳالهائيندي چيو هو: ”مان صوبن جي راجڌانين کي ريل سان ڳنڍڻ کي ڪا خاص اهميت ڪونہ ٿو ڏيان، پر ڪنهن پريزيڊنسيز کي ريل سان ڳنڍڻ ضروري سمجهان ٿو. ان سان گڏ هندستان ۽ اتر - اولهہ وارن علائقن اولهائن بندرن سان بہ ملائڻ چاهيان ٿو.“

سنڌس هن بيان ۾ سگهہ آهي نہ آهي، پر هڪ ڳالهہ ضرور چٽي پڌري ڏسڻ ۾ اچي ٿي تہ هندستان ۾ سياسي گهرجن جي پورائي لاءِ ريل جي هڪ پٽڙي وڇائجي رهي آهي، جيڪا ڦري گهري بمبئي پريزيڊنسيءَ سان وڃي ملندي. ان ريلوي وسيلي هندستان جي انگريز

سرڪار جي بي حساب فوج هڪ جاءِ کان ٻيءَ جاءِ تائين نهايت آسانيءَ سان رواني ڪري سگهبي. اهم ڳالهه اها آهي ته بمبئي پريزيڊنسي سنڌ کان سواءِ ڪنهن ڌارئي ملڪ سان دنگئي ڪانه آهي.

هن کان اڳي يا هن وقت تائين جيڪو ماڻهو انگلنڊ مان پرتي ٿي هندستان ايندو هو يا ڪو جنگ ۾ زخمي ٿي پوندو هو ته قافلن يا گاڏين وسيلي هڪ ڊگهو ۽ سست رفتار سفر ڪري وڏا ڪشالا ڪاٽي مس وڃي ڪلڪتي پهچندو هو. گذريل ٻن سالن کان سنڌوءَ رستي آگبوٽن جي آمدرفت شروع ٿي آهي. ان کان پوءِ حڪومت سفر جي اهڙي ڏک ڏوجهري کي گهٽائڻ ۾ ڪجهه سوياري ٿي آهي. هاڻي حڪومت لاءِ ڪراچيءَ کان بمبئي فوج رواني ڪرڻ يا جمنا جي اولهه پار ڇانوڻين ۾ رهيل بنگالي فوج کي فيروزپور رهندڙ لشڪر کي سمنڊ طرف موڪلڻ، ڪو منجهيل مسئلو ڪونه رهيو آهي. ڪجهه وقت ٿيندو ته مون سوچيو هو ته هندستان ڏانهن ايندڙ فوج تي خرچ گهٽايو وڃي ۽ ڪيپ آف گڊ هوپ کان ڦرڻ بدران سويز وارو رستو اختيار ڪيو وڃي.

جڏهن اوپر هندستان کي ريل وسيلي اولهه هندستان سان ڳنڍيو ويندو ته پوءِ اميد آهي ته جڏهن ڌاري فوج ريل رستي مصر منجهان گذرندي ته اتان جي ماڻهن کي اعتراض ڪونه ٿيندو. جيڪڏهن مصري حڪومت اهڙي موڪل ڏئي ته پوءِ گرمين گذرڻ کان پوءِ انگلنڊ منجهان گهربل فوج رواني ڪئي وڃي. اميد آهي ته اها فوج ناتال کان اڳ ئي ستلج پهچي ويندي. ان کي هندستان ڏانهن ايندي ڪير ڏسي به ڪونه سگهندو ۽ سفر وارا چار مهينا ڏاڍا خوشگوار به هوندا. ان کان پوءِ هندستان جي پهرين گرمي به مزيءَ سان سهي ويندا. لارڊ ڊلهائوسي ٻئي موقعي تي مٿين خيالن جي پٺڀرائي ڪئي آهي. سندس بيان آهي:

"اسان محسوس ڪري ورتو آهي ته سنڌو يورپ ۽ انگريز سرڪار جي اتر - اولهه وارن علائقن جي آمدرفت لاءِ نهايت اهم

حيثيت رکي ٿي. انگلنڊ ڏانهن ايندڙ ويندڙ فوج هتان گذرندي آهي. نئين فوج بہ هتان لنگهي مٿي ويندي آهي ۽ زميني ماڻهو هتان گذري انگلنڊ يا بين پاسن ڏانهن ويندا آهن. اڳي اهي ماڻهو ڏکئي ۽ ڊگهي سفر جا ڏک ڏاکڙا سهي ڪلڪتي ويندا هئا. فوج سان لاڳاپيل گهڻو سامان سڙو هتان کان لنگهي بمبئي پهچندو آهي." (٩)

هن سٽن جي لکجڻ تائين آمدرفت سويز وسيلي ٿي رهي هئي ۽ فرات وسيلي اڳين آمدرفت کي بيهر کولڻ لاءِ ڪم اجا بہ شروعاتي مرحلن ۾ آهي. هاڻي اها ڳالهہ قبول ڪئي وئي آهي تہ فرات واري آمدرفت سويز واري رستي کان سهوليت واري آهي. لارڊ ڊلهائوسي ان جي پنيرائي ڪري وڏيڪ اهم بڻائي ڇڏيو آهي. هن ريلوي جي اهميت کي ڪنهن بيءَ تصنيف ۾ وڌيڪ اجاگر ڪيو ويندو. هن ريلوي تعمير ٿيڻ سان انگلنڊ هڪ هزار ميل هندستان کي ويجهو اچي ٿيندو ۽ جيڪو سفر اناويهن ڏينهن ۾ مس پورو ٿيندو هو سو هاڻي فقط چوڏهن ڏينهن ۾ پورو ٿي سگهندو.

باب ٽيون

ڪراچي

ڪراچيءَ جو بندر ۽ قلعو. ڪموڊور ينگ ۽ ريني ۽ ڪئپٽن بالفور جا ڪراچي بابت تاثرات. ڪناري وٽ پاڻيءَ جي گهرائي. جهازن تي لڏيو ويندڙ بار- جنرل جان جيڪب جي هن وسيلي جي تجارت بابت راءِ. ڪراچي يورپي مال لاءِ هندستان جو هڪ اهم بندر. ڪراچي وچ ايشيا جي واپار جو اهم ڦاٽڪ. جي- واڪر، ڪئپٽن سي - ڊي - ڪئمبيل، ڪرنل ٽرنر، ليفٽيننٽ ليڊس- مسٽر فريئر ۽ جنرل پارجا تاثرات. ڪراچي، هندستان ۽ يورپ جي وچ ۾ ٽيليگرافڪ مواصلاتي نظام ۾ هڪ اهم ذريعو.

ڪراچي هڪ سٺو بندر آهي. هتي وڏا جهاز اچي لنگر هڻي سگهندا آهن. هر مند جي هر هڪ ڪلاڪ ۾ جهاز لڏبا ۽ خالي ٿيندا ڏسبا آهن. هيءُ هڪ اهڙو اهم بندر آهي جتان سنڌ ۽ پنجاب جو ريل ۽ سنڌوءَ وسيلي ايندڙ سامان ٻاهر موڪلي سگهجي ٿو. ڪراچيءَ جو هي بندر هندستان جي صفا الهندي پاسي آهي. ايراني نار ۽ بمبئي جي وچ تي

سيني علائقن جو هڪ نهايت اهم بندر چئي سگهجي ٿو، جنهن تان سال جي هر رت ۾ ويندي چوماسي جي مند دوران رات ڏينهن وڏي کان وڏا جهاز اندر اچي سگهندا آهن. ڪموڊور ينگ جو بيان آهي ته سنه 1854ع انڊين نيويءَ جو ڪئين نالي هڪ آگبوٽ چوماسي جي رت دوران، رات جي وڳڙي ۾ به پيرا ڪراچي بندر ۾ اندر هليو ويو هو. هتي 17 کان 18 فوٽ گهري پاڻيءَ ۾ هلندڙ جهاز اچي وڃي سگهندا آهن. چيٽ جي رت ۾ ويرن چڙهڻ ڪري پاڻيءَ جي گهرائي 20 کان 21 فوٽن تائين پهچي ويندي آهي. ڪڏهن ته 22 فوٽ به هوندي آهي. ڪموڊور ريني به هن ڳالهه جي پٺڀرائي ڪئي آهي. اڳينءَ جنگي مهم دوران جڏهن انڊين نيـــوي ايراني نار ڏانهن وڌي رهي هئي ته ان جا جنگي جهاز فوج سميت سدائين پيا هيءُ بندر پيٺيندا هئا. ان ناتي هڪ حقيقت واضح ٿي وئي ته بندر واري ڪتاب ۾ لکيل پاڻيءَ جي گهرائي کان بيئل پاڻي وڌيڪ گهرو هو. هن ڳالهه جي ثابتي اها آهي ته بصرا مرچنٽ نالي هڪ وڏو جهاز جيڪو ساڍن ويهن فوٽن جي گهرائي مان هاڪاري سگهندو آهي، سو گذريل مئي مهيني سولائي سان اچي بندر سان لڳو، جڏهن ته رجسٽر ۾ 21 فوٽ گهرائي درج ٿيل هئي. گذريل سيپٽمبر جي 5 تاريخ تي هيو لنڊسي ۾ لنڊن جا ٻئي جهاز جوڙو تي بندر تان نڪتا هئا. انهن جي گڏجي هلڻ ڪري 26 فوٽ گهرائيءَ جي ضرورت هوندي آهي. پر منهوڙي وٽ رکيل سگنل فقط 21 فوٽ گهرائي ڏيکاري رهيو هو. ساڳئي مهيني ۾ اجدها، H. E. I. C. استيمر - فراگيٽ ۽ ڪلڪتي جي پاسي جي مسٽر لنڊسي جو آگبوٽ انگلنڊ فوج کڻي سولائيءَ سان اچي ڪراچيءَ جي ڪياماڙي بندر سان لڳا هئا. هن بندر تي وڏن جهازن جي بيهڻ جو بندوبست ڪيو وڃي، جيڪي سال جي هر موسم ۾ اچي سولائيءَ سان هتي بيهي سگهن. هتي بندر جي سونهين لاءِ ڪي سنا آگبوٽ به بيهاريا وڃن ۽ انجنيئرنگ سان لاڳاپيل ڪي سڌارا پڻ ڪيا وڃن. پر ايسٽ انڊيا ڪمپني هن بندر جي ترقي تعمير واسطي اڳيئي ڪي حڪم جاري ڪري چڪي آهي. سنه

1855ع دوران ڪي وڏا جهاز ٻه هن بندر ۾ اندر هاڪاري آيا، جن جو تفصيل هيٺ ڏجي ٿو:-

تاريخ	لنڊن کان	ٽن	گهرائي فوٽ
1 - ڊسمبر	مارين	684	ساڍا 18
23 - نومبر	ناروڊ	850	15
19 - آڪٽوبر	ايل ڊورادو	841	21
24 - سيپٽمبر	جيمس گب	813	ساڍا 21
12 - آگسٽ	مارمين	388	3 - 16
6 - آگسٽ	ڪينل ورٿ	582	ساڍا 16
30 - جولاءِ	گرئنگر	878	ساڍا 19
30 - جولاءِ	سر جيمس	616	....
26 - جولاءِ	اليگزندر وائيز	295	15
2 - جولاءِ	سئڪسن	526	2 - 15
2 - جولاءِ	ٽمر	526	10 -17
30 - جون	سيميرامس	وڏو آگبوٽ	
14 - جون	آگاميمنن	756	3 - 16

سنڌ جي ان وقت جي قائم مقام ڪمشنر ليفٽيننٽ ڪرنل (هاڻي برگيڊيئر جنرل) جان جئڪب جي آفيس مان ڪراچي بندر جي اهم معلومات تي مشتمل ڪي خط مليا آهن. جيڪي انڊين نيويءَ جي هڪ ڪئپٽن بالفورءِ پين جا لکيل آهن. اهي پڙهڻ کان پوءِ ڪراچي بابت مونجهارو ڪونه ٿو رهي. پڙهندڙن جي ڄاڻ لاءِ اهي خط هيٺ ڏجن ٿا:-

14 - سر جيمس اسڪائير

1 - آگسٽ - 1857

محترم سائين

مون ڪي اوهان سان ڪراچي بندر جو حال احوال اوريندي ڏاڍي سرهائي ٿي رهي آهي. مان هڪ پلي مائٿو ڪي سڃاڻندو آهيان، جنهن

کي هن موضوع بابت سني چاڻ آهي ۽ سندس راءِ کي وزن بہ آهي. هن ماتري ۾ انڊين نيوي جي ڪئپٽن ينگ بابت ڳالهائي رهيو آهيان، جنهن کان اميد آهي تہ اوهان بہ واقف هوندا، جنهن منهوڙي تي حملو ڪري مٿس قبضو ڪيو هو.

ڪئپٽن ينگ جڏهن ”ڪئين“ جهاز جو ڪمانڊر هو تہ 1854ع واري سال، چوماسي جي رت ۾ رات جو لڙيءَ آڏي ڏاران ڪراچي بندر اندر هاڪاري ويو. سندس اهو قدم هن بندر بابت گهڻو احوال ۽ معلومات ڏئي سگهي ٿو.

ڪيس پوري پڪ آهي تہ سال جي هر موسم دوران ۽ رات جي وڳڙي بندر ۾ اندر هاڪاري سگهجي ٿو. پر لنگهہ جي نشانن تي بتيون ضرور ٻريل هجن. سندس خيال آهي تہ ڪئينِ کان بہ وڏا جهاز بندر ۾ اندر وڃي سگهن ٿا.

وڌيڪ ٻڌائي ٿو تہ 17 کان 18 فوٽ گهرائي ۾ هلندڙ جهاز ڪناري وٽان گذري ڪليل پاڻيءَ ۾ پهچي سگهن ٿا. چيٽ جي موسم ۾ پاڻي 20 کان 21 فوٽ گهرو هوندو آهي. ڪن ماڳن تي ساڍا 22 فوٽ بہ گهرائي ڏٺي وئي آهي. جيڪڏهن سونهون نئون هوندو تہ هن گهرائيءَ کان وڏا جهاز بندر تائين پهچائڻ ڏکيو ٿيندو. پر جيڪڏهن موسم صاف آهي ۽ وير بہ چڙهيل آهي تہ پوءِ امڪان آهي اهڙا نوان سونهان جهاز کي بندر تائين ڪاهي اچڻ ۾ سوپارا ٿين.

جيتري قدر هن موضوع جو تعلق آهي تہ هگليءَ وٽ پاڻي جي عام گهرائيءَ 22 کان 23 فوٽ هوندي. ڪڏهن وري 24 فوٽ بہ ڏسبي آهي ۽ هر قسم جا آگبوٽ هتان نڪري ڪلڪتي ڏانهن روانا ٿيندا آهن. مون کي هيءَ چاڻ سرڪاري ڪاغذن وسيلي ملي آهي.

منهنجي هن خيال کي ڪئپٽن ينگ جي بہ پٺڀرائي حاصل آهي تہ جهازن کي ڪراچي بندر ۾ اندر وڃي وڃڻ لاءِ سرڪاري طور سونهن جو بندوبست هئڻ کپي. غور ڪرڻ واسطي هي ساڳيو سوال بمبئي جي ماسٽر - اٽيڊنٽ وٽ بہ پيش ڪيو ويو هو. هن ٻڌايو تہ مٿئين منصوبي

جهڙي هوبهو ہي رٿا غور لاءِ پيش ڪئي وئي آهي تہ بمبئي بندر جو هڪ تجربيڪار سونهون ڪراچي موڪليو وڃي ۽ اهو سونهون 13 اپريل 1856 تي اوڏانهين روانو ڪيو ويو. ہي حقيقت حال هيءُ آهي تہ 1854-55 واري سال 1086 جهازن سنڌ جا بندر ڀيٽيا هئا، جيڪي 56695 ٽن سامان ڪٽي اتي پهتا هئا. انهن مان 39، چوراس شڪل جا جهاز هئا جن ۾ ڪجهہ آڳبوٽ بہ شامل سمجهڻ گهرجن. بمبئي حڪومت اهڙن چوراس شڪل وارن جهازن کي پاٽيءَ ۾ هاڪارڻ منظور ڪيو آهي. هن مقصد واسطي مسٽر برائون کي ڪراچي جو سونهون يا معلم مقرر ڪيو ويو آهي. سندس پگهار 250 روپيہ آهي. جيڪا بمبئي جي تجربيڪار سونهنِ کي ڏني ويندي آهي. هن ڳالهہ ڏانهن پڻ ڌيان ڏيڻ گهرجي تہ بمبئي جي سونهنِ کي ٽپ ڏيڻ جو رواج بہ آهي. قانوني طور ائين ڪرڻ منع آهي، پر پوءِ بہ اها ڳالهہ هلندي رهندي آهي. مان سمجهان ٿو اهو گندو رواج هن نئين بندر تائين بہ نہ پهچي وڃي. جيڪڏهن ڪراچيءَ جهڙن بندرن تي سونهين کي ڪجهہ ڏنو وتو نہ ڪبو تہ گهٽ پاٽيءَ جو بهانو ڪري جهاز کي اجائي دير ڪرائي ڇڏي. يا وري چوندو تہ پاٽي ۾ وڏي وير چڙهيل آهي.

ڪئپٽن ينگ مون کي اهو بہ ٻڌايو هوءَ تہ جڏهن هن گذريل مئي ۾ بمبئي کان لنگر کنيا تہ آڳبوٽ پنهنجو پاڻ ئي بندر ڇڏي نڪري هليو ويو ۽ مون کي ڪنهن سونهين جي لوڙ ڪانہ پئي. هن اميد ڏيکاري هئي تہ جيڪڏهن بندرن تي اهڙا سونهان مقرر ڪيا ويا تہ سندن آڏار سان تمام سٺا نتيجا نڪري سگهن ٿا. بندر بہ سارو سال ڀيٽڻ جهڙو ٿي پوندو ۽ وڏا واپاري جهاز بہ سولائي سان پيا ايندا ويندا.

اوهان جو

بالفور

قلم تازو:- هي بيان انهيءَ آڌار تي ڏنا ويا آهن تہ تانگهي پاٽي مهل اسٽيم- ٽگ پاور کي ڪتب آندو ويندو آهي.

هينيون خط سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ جي هڪ ايجنٽ مسٽر، جي

نويلي وارنر، سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ جي چئرمين مسٽر ڊبليو. پي. ائبوريو
ڏانهن لکيو هو، جنهن جو اختصار هيٺ ڏجي ٿو.

ڪراچي

28 سيپٽمبر 1857ع

مان پنهنجي هن سوچ ۾ صحيح آهيان ته توهان منهنجي خط جو
اختصار ڇاپي، هن موضوع ڏانهن اختياريءَ وارن جو ڌيان ڇڪايو آهي
جنهن ۾ مون ڪراچي بندر جي ڪناري پرسان پاڻيءَ جي اونهائيءَ تي
چنڊڇاڻ ڪئي هئي. خط جي ان اختصار ڇپجڻ کان پوءِ واپاري جهازن
جي ڪيترن ڪئپٽن هيو لنڊسي آگبوٽ معرفت پنهنجا آگبوٽ ڇڪرائي
ڪلئي پاڻي تائين پهچايا. مٿن ڪل لڏيل سامان جو بار 13841 ٽن
هو ۽ ڪين پاڻيءَ جي ماپ جي خبر به ڪانه هئي. هن آگبوٽ ڪل
1103 آگبوٽ ڇڪي ڪلئي سمنڊ تائين آندا هئا ۽ مٿن لڏيل سامان جو
ڪل وزن 58194 ٽن هو، جن مان ڪي اسٽيمر ۽ ڪي اسڪائر -
رگڊ جهاز هئا.

هن بندر تان ڏينهون ڏينهُن درآمد وڌندي رهي ٿي. پر خاص طور
هن ملڪ جي ڪچي مال جي برآمد تمام گهٽو وڌي رهي آهي. آگبوٽن
جي گهٽي اچ وڃ ڪري پاڻيءَ جي گهرائي به وڃي 26 فوٽ ٿي آهي.
"هيولنڊسي" جي ڪئپٽن ڊئڪ پنهنجي هن راءِ جو اظهار ڪيو آهي ته
خاص طور تي تڏهن جڏهن ڪاريءَ جي ڪناري وٽ پاڻي جي گهرائي
26 فوٽ هجي. پندرهن ڏينهن ڪن اڳ اجوها H. E. I. C. به اچي
ڪراچي بندر تي لنگر هنيو هو. انگلنڊ آگبوٽ به ڪلڪتي جي لنڊسي
اسٽيم شپ سان واسطو رکي ٿو، جيڪو گذريل جمع تي ڪراچي بندر
۾ اچي بيٺو هو، جنهن تي 4 ريجيمنٽ جي فوج جو ڪجهه حصو سوار
هو ۽ اهو سڌو اچي ڪياماڙي بندر سان لڳو.

جي. نويلي وارنر

ڊبليو. پي. انڊريو اسڪائير

8- سيپٽمبر 1857ع سان لاڳاپيل سنڌ ڪوسڊ (Kossid) ۾ لکيل ٽڪرو هن ريت آهي:-

اڳئين چنچر تي ساموندي زندگيءَ سان لاڳاپيل ڪي سکر ماڻهو. مسٽر وارنر جي بيان ڪيل ڳالهين کي عملي طور ڏسڻ آيا. پنهنجو فرض سمجهي اهڙيءَ حقيقت اسان پنهنجي عام ماڻهو جي آڏو رکون ٿا:-

ان ڏينهن سمنڊ ۾ چاڙهه نالي ماتر هو يا ائين ڪٿي چئجي ته مانار هئي. هواءِ به ڏيمي هئي. اٽڪل 10 وڳي صبح جو هيولنڊسي آگبوٽ لنڊن نالي هڪ وڏي جهاز کي ڇڪي بندر کان ٻاهر ڪڍي ويو. بندر کان ٻاهر ڪڍي وڃڻ تائين مذڪوره آگبوٽ لنڊن جهاز جو سونهون رهيو. ڏٺو ويو ته اتي سمنڊ جي گهرائي 26 فوٽ هئي. جڏهن ته منهوڙي واري سگنل تي پهريائين 21 فوٽ ۽ بعد ۾ 22 فوٽ لکيل ڏسجي رهيو هو. "هيولنڊسي" ٻاهر وڃڻ مهل اوير واري ڪاري وير تي ۽ موٽڻ مهل اولاهين ڪاريءَ سان آيو. ان مهل پنهي ڪارين ۾ پاڻيءَ جي گهرائي هڪ جيتري هئي. سونهين ٿيڻ مهل واپاري جهازن جا ڪمانڊر هن آگبوٽ تي چڙهيل هئا. انهن متفق راءِ سان اهو ٻڌايو ته منهوڙي واري سگنل ۽ سمنڊ جي حقيقت گهرائي جي ماپ ۾ وڏو فرق آهي، جيڪو ان مهل چٽيءَ ريت نظر اچي رهيو هو.

سنه 1843ع کان 1856 تائين هن بندر تي ايندڙ جهازن جو وچور ۽ درآمد، برآمد جو تفصيل ڏجي ٿو.

واپارين کي ملندڙ سهوليت ۽ آمدرفت ۾ بچاءُ ۽ واڌاري ڪري ملڪي پيداوار ۾ به اضافو ايندو. ڪپهه پٽ، اُن، اناج، تيلي ٻج، چانهه، نير، مڇڻ ۽ ٻيا رنگ به مذڪوره سهوليتن ڪري وڌيڪ برآمد ڪري سگهجن ٿا.

ڪرنل جان جئڪب سنڌ جي برآمد بابت هيءَ ڄاڻ ڏني ته سال 1855-56 دوران برآمدي مال ۾ اڳيئن سال جي ڀيٽ ۾ 50 فيصد جي واڌ آئي آهي. گهڻو اضافو تيلي ٻج ۽ اُن ۾ ٿيو. اڳي اهو % 900 هو. هن سال ان ۾ % 60 جو اجا به اضافو ٿيو آهي. وڌيڪ ٻڌائي ٿو ته، انهن ڪاپي جي شين ڪي، مقدار ۽ ملهه جي لحاظ سان بمبئي رستي انگلنڊ جي بازارن ڏانهن روانو ڪيو ويو آهي، جن جو هڪ اندازي موجب وزن 18000 ٽن ۽ ملهه 38000 پائونڊ آهي. جيڪڏهن هن ۾ اتر سنڌ کان هلندڙ سٽي ۽ تيلي ٻج 15000 ٽن جو اضافو ڪبو ته ڪل جوڙ 35000 ٽن وڃي بيهندو، جنهن جو ملهه 500.000 پائونڊ بيهي ٿو. هي هن سال جو ڪاپي جو مال آهي، جيڪو برطانيه جي بازارن ۾ کپيو. (٢)

هن کان سواءِ چوڙ واري علائقي ۾ موجود رنڊڪن دور ٿيڻ کان پوءِ يورپ ۽ هتان جا ڏيهي سياح ۽ واپاري به آگبوٽن جي هن آمدرفت مان وڌيڪ فائدو حاصل ڪندا ۽ آمدني وڌڻ جو به قوي امڪان آهي.

پنجاب ۽ اتر هندستان جا ڪيترائي مسافر هتان يورپ ڏانهن پيا ايندا ويندا. هن کان علاوه ڪراچيءَ کان عدن ۽ سويز تائين آگبوٽن جي آمدرفت شروع ٿيڻ واري آهي. جيستائين فرات ماٿري واري آگبوٽ آمدرفت شروع ٿئي، تيستائين ڇاٽايل رستو وڌيڪ نديو آهي ۽ موسمي

هوائن جي آزار کان بہ وانجهيل آهي، تنهن ڪري پڪ سان چئي سگهجي ٿو تہ هن رستي سان آمدرفت وڌي ويندي.

اتر ۽ اولهہ وارن علائقن مان ڪيترا مسلمان حج جي ارادي سان مڪي شريف ويندا. ان ناتي سان بہ ريلوي ۽ آگبوٽ جي مسافري ۾ بہ واڌارو اچي سگهي ٿو. هن ڪان علاوه اهو سفر ڪراچيءَ ڪان ايراني نار تائين ڳنڍيل رهندو.

جيڪو مسافر ستلج ڪان آمون درياه تائين وڃڻ چاهيندو سو بہ اوس هن بندر ڪراچيءَ ڪان متي ويندو. هن بندر جو جاگرافيائي ماڳ اهڙيءَ جاءِ تي آهي جيڪو ڪنهن بہ صورت ۾ مصر جي سڪندريہ شهر ڪان گهٽ ڪونہ آهي. (٣)

منهوڙي جي ماڳ ڪري هي بندر سمنڊ جي وڏيءَ وير ۽ ڇوهي ۽ ڇنڊ ڪٽين ڪان بچيل آهي. خشڪيءَ واري طرف ڪان ڦڪي رنگ جي ڏرتيءَ جو هڪ ٽڪرو ان جي ڏکڻ - اوڀر واري تي سمنڊ ۾ اندر ڏوڪيندو ويندو ڏسبو آهي. تنهن ڪري صفا ٻاهرئين پاسي جي هڪ خاص نڪتي وٽان ويندي اوڀارئين سامونڊي ڪناري تائين پورن ٻن ميلن جي وٿي نظر ايندي آهي.

بندر تمام ويڪرو آهي جيڪو منهوڙي ڪان اتر اهل پنجن ميلن تي پکڙيل ڏسبو ۽ اهو اوڀر ڪناري تي موجود شهر ڪان بہ ساڳئي پنڌ جيترو پري آهي.

ٿارنٽن پنهنجي خيال جو هن ريت اظهار ڪيو آهي تہ "ڪراچي بندر ڏاڍو سجهائتو آهي. سندس تجارتي سياسي ۽ فوجي اهميت ايتري تہ قابل ذڪر آهي، جنهن جو بيان ڪرڻ مشڪل آهي. تجارتي نقطہ نگاه ڪان هي وچ ايشيا جو ڦاٽڪ سمجهڻ گهرجي. امڪان آهي تہ هندستان جي بندرن ۾ ايتريءَ اهميت جو حامل ٿي وڃي، جيتري انگلنڊ ۾ لِور پول جي اهميت آهي.

سرڪاري طور اهو بہ ڄاڻايو ويو آهي تہ هتي هڪ ئي وقت 800 ٽنن جا ويهہ جهاز بيهي سگهن ٿا. باقي ننڍن جهازن لاءِ تمام گهٽي

گنجائش آهي. ويڪرائي ڦاڪ جي حساب سان ڪراچيءَ جي آبهواءِ وڏيڪ ٿڏي آهي. برطانيه سرڪار جي سهائتا سان هي شهر جلد ئي ترقي ڪري هڪ اهم ماڳ بنجي ويندو. هن جي ويڪرائي ڦڏ ۱۸۶۷ء ڊگهائي ڦاڪ 51-24 آهي. (۴) شهر تمام تڪڙي ترقي ڪندو پيو وڃي. بندر تي موجود ٻيڙيون ۽ مزدور به تمام گهٽا آهن ۽ اجورو بلڪل گهٽ ڏسبو. ستلج جي فوجي مهم واري زماني ۾ ڪراچي بندر جي اهميت جو گهڻو قدر ٿيو هو. ان ئي زماني ۾ جنگين ۾ ڪتب ايندڙ گولا بارود جو مڪمل ذخيرو به هتي ڪنو ڪيو ويو هو، جيڪو ماڳ سيني ڪان وڏيڪ موزون هو. فوجي سامان جا هزارن جا هزار ٽن هن شهر جي بندر ۾ آڻي محفوظ ڪيا ويا هئا. هن وقت ڪراچي جي آدمشماري چاليهه هزار آهي جيڪا تڪڙي وڌي رهي آهي.

ڪراچي سنڌ جو هڪ فطري بندر آهي. پنجاب ۽ وچ ايشيا لاءِ به هن کان سواءِ ڪو ٻيو بندر ڪونه آهي. هي بندر ريل رستي حيدرآباد سان ڳنڍجي ويو آهي، جتان سنڌوءَ جو گهرو پاڻي شروع ٿئي ٿو. هي سڌريل مواصلات جي جڙ پهرين ڪڙي آهي. اهو وقت گهڻو پري نه آهي جڏهن افغانستان جي سرحد سان واقع پشاور شهر ۾ هي مواصلاتي نظام ڳنڍجي ويندو.

مسٽر جي. واڪر هڪ انجنيئر هو، جنهن کي ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس طرفان ڪراچي هن بندر جي سروي، انڊين نيوي جي ليفٽيننٽ گِريو ڪئي هئي ۽ اها سروي رپورٽ به ڪيس پيش ڪئي وئي هئي. مسٽر واڪر، ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس وٽ ڪراچي بابت هنن لفظن ۾ پنهنجي رپورٽ پيش ڪئي هئي:- مان هن ڳالهه مان پوري ريت مطمئن آهيان جو ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس جي نقطهء نظر موجب، ڪين پنهنجي ذاتي راءِ گوش گذار ڪري رهيو آهيان. سندن پهريون مقصد هو ته ڪراچي بندر جي ترقي ۽ تعمير لاءِ جاکوڙيو وڃي. اهي ٻئي نهايت اهم ڳالهيون آهن. جيڪڏهن انهن ٻنهي ڳالهين ڏانهن

مناسب طريقي سان جاڪوڙيو ويو تہ اهي ڳالهيون ڪي ڏکيون ڪونہ آهن، جو پوريون نہ ٿي سگهن. ڪراچي بندر انگريزن جي قومي مفادن واسطي نهايت اهم آهي. ان ناتي مٿس ترقي ۽ تعمير لاءِ ٿيندڙ خرچ ٿورو آهي. هن ڪي ايترو وسيع بندر بڻائڻو آهي جو وڏا جهاز بہ هتي اچي سولائي سان لنگر ڪري سگهن. ڪراچيءَ ڪي پنهنجي بہ ايتري اهميت آهي، جنهن ڪري هڪ وڏي بندر طور اڀري سگهي ٿو. هتي انجنيئري نقطہ نظر يا ڪي طبعي ڏکيايون ڪونہ آهن، جن ڪي طئي ڪرڻ ۾ ڪي مشڪلاتون درپيش اچن."(٦) ان کان پوءِ مسٽر جي. واڪر جي سهائتا لاءِ بندرن جا ماهر ۽ تجربيڪار انجنيئر ڪراچيءَ موڪليا ويا.

انڊين نيوي جو هڪ ڏاهو عملدار سي. ڊي. ڪئمبيل اهو پهريون ماڻهو هو جيڪو پنهنجو مسلح آگبوٽ، پنهنجي ذاتي ذميواري تي هاڪاري ڪراچي بندر ۾ اندر هليو ويو.

ڪراچي جي هڪ عوامي ميڙ ۾ مسٽر فريئر ماڻهن کي ٻڌايو تہ ڪرنل ٽرنر ڪراچي بندر واري پاڻيءَ ۾ هيٺ ڪوتائي ڪرائي مختلف تجربن سان ثابت ڪيو آهي تہ هن پاڻيءَ جي تري ۾ ڪا ٽڪري ڪانہ آهي، پر ان بدران نرم واري موجود آهي. جڏهن اهڙي پڪي ثابتي ملي وئي تہ اهڙي ڊڄ جو دهڪو بہ دل کان دور ٿي ويو تہ متان ڪو آگبوٽ يا جهاز وچي هيٺ تري واري ٽڪريءَ سان لڳي پچي پوي.

پر اهڙو خوف ۽ خطرو دور ڪرڻ واسطي عملي مظاهرو ليفٽيننٽ ليو ڪري ڏيکاريو هو. هو بندر سان لاڳاپيل عملدار هو جنهن پنهنجي ڏاهپ جو مظاهرو ڪندي ۽ ڪنهن آگبوٽ جي اڳواڻي کان سواءِ وڏا جهاز بندر هاڪاري ايندو هو ۽ ڏيکارڻ جي ڪوشش ڪئي هئائين تہ ايڏا وڏا جهاز بنا ڪنهن ٻَوَ ٻولي آگبوٽن جي واهر کان سواءِ بندر تائين هاڪاري سگهجن ٿا. ان جو نتيجو اهو نڪتو جو چوماسي ختم ٿيڻ سان ئي چار وڏا جهاز بمبئي عدن کان هاڪاري پاڻ اچي بندر سان لڳا. هن کان علاوه 300 کان 878 ٽنن جيترا آٺ وڏا آگبوٽ بہ سلامتي سان اچي بني لڳا هئا ۽ سولائي سان روانا ٿي ويا. هتي خاص

ڳالهه اها به نظر آئي ته هن مان ڪوبه جهاز وڏي وير چڙهڻ تائين ڪونه ترسي بيٺو هو. هتي هيءَ ڳالهه به ياد رکڻ گهرجي ته اهي اڻ ٿي جهاز وڪٽوريا نالي آگبوٽ جي مدد سان آيا ۽ ويا هئا. اڳئين سال کان بمبئي کان سويز تائين مصروف بندرن تي اهڙي قسم جا آگبوٽ رکيا ويا آهن. انهيءَ مقصد سان ته جئين وڏن جهازن جا سونهان ٿي بندرن تائين پچائڻ ۽ ورڻ مهل انهن جي ڪليل پاٽيءَ تائين رهنمائي ڪن."

هن حقيقتن مان واضح ٿئي ٿو ته بنا ڪنهن تڪليف جي چؤماسي واري رت ۾ بنا ڪنهن خطري وڏا جهاز هاڪاري ڪراچي بندر تائين پيا ايندا ۽ ويندا هئا.

جنرل پار جڏهن ڪراچيءَ جو ڪمانڊر هو ته هن مٿي چاٽايل رپورٽن جي آڌار تي عمل ڪرڻ شروع ڪيو. جن وسيلي اها معلومات ملي هئي ته ڪراچي بندر ۾ سهوليتن هئڻ ڪري سويز ۽ ملتان تمام ويجها ٿي پيا آهن. ماهرن جي بيانن مان به هو سمجهي رهيو هو ته مٿي چاٽايل ماڳ اڳئين کان گهٽو قريب ٿي پيا هئا. ڪيس اها پڪ ٿي وئي هئي ته ڪجهه وقت گذرڻ کان پوءِ سائوٿيپسٽن کان پنجاب تائين بنا ڪنهن دير جي آسانيءَ سان فوج پهچائي سگهبي. موجوده وقت ۾ ڪراچي ۾ رهندڙ برگيڊ، ملتان تائين اک ڇنڀ ۾ رسي ويندي. ٻين لفظن ۾ ائين چئجي ته پنجاب خلاف جنگي مهم واسطي ڪراچي بدران سائوٿيپسٽن کي فوجي مرڪز بنائي سگهجي ٿو ته صحيح ٿيندو. هي فوجي ذهنيت جو ماڻهو هو. تنهن ڪري ڪراچي بندر مان ڪيس گهڻائي فوجي فائدا نظر اچي رهيا هئا ۽ سمجهي رهيو هو ته هن رٿا جي ٻين معاملن کي جيڪڏهن اينگهائڻ جي ڪوشش ڪئي ته به گذجاٽيءَ ۾ انهن کي درگذر ڪيو ويندو.

هيءُ هندستان جي انگريزي بندرن مان يورپ کي وڌيڪ ويجهو آهي. ٻين به ڪيترين ڳالهين ڪري پڻ نهايت اهم آهي. پر جيڪڏهن فرات ماٿري واري ريلوي اڏجي تيار ٿي وئي ته ڪراچي بندر جي اهميت رهندو به وڌي ويندي، هن راءِ جو به اظهار ڪيو ويو آهي ته جڏهن

ڪراچي جو مصر بدران سويز سان لاڳاپو قائم ٿي ويندو تہ هي بندر پوءِ الائي ڇا ٿي ويندو. هن سان يورپ کان هندستان پهچڻ جو ساموندي رستو هزار ميل گهٽجي ويندو. هاڻي بہ پنجاب کي ٽيليگراف وسيلي ڪراچي سان ملايو ويو آهي. جيڪڏهن ان کي وري ايرانيءَ نار يا ڳاڙهي سمنڊ يا ٻنهي رستن وسيلي ڳنڍيو ويو تہ ڏاڍي سهوليت پيدا ٿي پوندي. يورپ ۽ ٻين ڏور ڏيهن جون سياسي ۽ تجارتي خبرون جلد هندستان پيون پهچنديون. اهڙي ريت وچ ايشيا ۽ هندستان جون گهربل خبرون يورپ بہ ساڳيءَ جلديءَ سان رسائي سگهنديون. هاڻي ٽيليگراف جي نقطہ نظر کان هندستان ۽ انگلنڊ جي وچ تي ڪراچيءَ کي وڏيڪ اهميت ملي ويندي.

باب چوٿون

ڪراچي

اندروني مواصلاتي طريقي جو هڪ سنڌ ريل نمونو هينري پاٽنجر جي خيال جو اظهار - بندرگاه جي ڊپٽي ڪليڪٽر جو نظريو - مسٽر فريئر جو نقطہ نظر بندر ۽ شهر جي وچ ۾ آمدرفت سنہ 1856-57 ڪراچي جو واپار

سنڌ ريلوي ڪمپني سنہ 1855 ۾ بنائي وئي هئي. ان موقعي تي سر هينري پاٽنجر ڪمپنيءَ جي چيئرمن ڏانهن هڪ خط لکيو هو جنهن جو اختصار هيٺ ڏجي ٿو:-

مان سنڌ کي گهڻي وقت کان وٺي ڄاڻندو رهيو آهيان تنهنڪري مان هن صوبي کان چڱيءَ ريت واقف آهيان. هن رٿا جي فائدي ۾ جيڪي بہ نقطہ نظر پيش ڪيا ويا آهن، تن جي آءٌ دل جي گهراين سان پٺڀرائي ڪريان ٿو. مان پڪ سمجهان ٿو تہ ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ کان اهڙي منظوري جلد ورتي ويندي. ويساهہ آهي تہ هيءُ ڪمپني، سنڌ ريلوي ڪمپني کي بہ اهي ساڳيون رعايتون ڏيندي، جيڪي هندستان جي ٻين ريلوي ڪمپنين کي ڏنيون ويون آهن.

جنهن رستي سان ريل جي پٽڙي وڇائڻ جي تياري ٿي رهي آهي تنهن سان آءٌ گهڻو آيو ويو آهيان. مون کي اعتراض جوڳي هڪ ڳالهہ بہ

نظر ڪانہ ٿي اچي. ڪراچي بندرگاھہ جو مستقبل نهايت روشن آهي.
مان هڪ مشن تحت سنہ 1809ع ۾ "پرنس آف ويلس" ۾ سوار ٿي
ڪراچي پهتو هوس، ان سان گڏ هڪ ڏيهي جهاز "ماريا" بہ ساڻ هو.
اهي ٻئي جهاز ڏاڍي سولائي سان وچي بندر سان لڳا هئا ۽ مهينو ڪن
بندر تي رهڻ ڪان پوءِ ڪين بمبئي روانو ڪيو ويو هو. چاڪاڻ تہ مشن
موٽ تي ڪچ واري رستي ڪان واپس ٿيڻي هئي. اها اولهہ - ڏکڻ واري
چوماسي جي رت جي اڳياڙي هئي ۽ بندرگاھہ ۾ آمدرفت ڏاڍي سولائيءَ
سان ٿي رهي هئي. اهي حقيقتون انهيءَ ڪري بيان ڪري رهيو آهيان جو
اوهان جي موڪليل ڪاغذن ۾ اهڙين ڳالهين جو ڪو اشارو موجود
ڪونہ آهي. سنہ 1809ع ۾ سنڌ ڏانهن ويل ٻهرين مشن ڪي ڪهڙيون
ڪهڙيون تڪليفون پيش آيون هيون تنهن بابت هڪ روزنامچي جي
شڪل ۾ سمورا ڪاغذ مون وٽ محفوظ هئا. جنهن ۾ سنڌوءَ جي چوڙ
واري علائقي ۾ پاڻي واري سفر سان لاڳاپيل خوف خطرن ۽ مشڪلاتن
جو پيرائتو احوال لکيل هو. جيڪو هاڻي ظاهر ڪيل خوف خطرن ۽
مشڪلاتن سان ساڳيائپ رکي ٿو. اهو روزنامچو ۽ ٻيا ضروري ڪاغذ
1818ع واري جنگ دوران، پوني جي ريزيڊنسي کي باھ ڏئي مرهٽن
جي فوج ساڙي رک ڪري ڇڏيا.

جن ڳالهين جو مان هاڻي ذڪر ڪري رهيو آهيان، ممڪن آهي تہ
ڪمپني جي ڊائريڪٽرن کي مطمئن ڪن. چاڪاڻ تہ هي، انهيءَ اهم
سوال سان لاڳاپيل ڳالهيون آهن، جيڪو هاڻي اختياري وارن وٽ زير
بحث آهي. (١)

ڪراچي ڪسٽم جي اڳين ڊپٽي ڪليڪٽر مسٽر مئڪلوڊ آڪٽوبر
1853ع ۾ هڪ انجنيئر مسٽر چاپ سن ڏانهن هڪ خط لکيو هو،
جنهن ڪراچي ڪان ڪوٽڙيءَ تائين، سنڌ جي هيٺين علائقن جي جانچ
پڙتال ڪئي هئي. هن پنهنجي راءِ جو هن ريت اظهار ڪيو آهي:- سنہ
1843ع ۾ سنڌ جي فتح ۽ لارڊ ايلنبرو جي اعلان ڪان پوءِ بہ سنڌوءَ
وسيلي تجارتي آمدرفت ڪا نالي ماتر رهي. اڳين سال جي اڳياڙي تائين

صورتحال ساڳي آهي. هن وهڪري سان تجارتي آمدرفت تي هاڻي چنگي محصول بلڪل ختم ڪيو ويو آهي. هاڻي پورو ويساهه ٿئي ٿو ته پنجاب ۽ اتر اولهه واري سرحدي صوبي جو ڪچو مال به سنڌوءَ وسيلي لڳاتار بنا ڪنهن روڪ رنڊڪ جي ٻاهر ويندو رهندو ۽ ان جي بدلي يورپ جو تيار ٿيل تجارتي مال به انهن علائقن تائين پهچندو رهندو. ڪراچي ۽ ملتان جي وچ ۾ هلندڙ آگبوٽن وسيلي اڳئي اهڙي تجارتي آمدرفت موجود آهي ۽ نهايت تيز رفتاريءَ سان ٿي رهي آهي. مون کي هيءَ اهم حقيقت جو ذڪر وسارڻ نه گهرجي ته پنجاب ۽ سرحدي صوبي ڏانهن فوج ۽ فوجي سامان لاءِ هڪ شاهي رستي جي صورت اختيار ڪري ويو آهي."

سندس وڌيڪ بيان آهي ته:- گذريل ٿورن سالن ۾ واپار گهٽو وڌي رهيو آهي ۽ واڌ جي في سال شرح 20 % آهي. آس آهي ته سدائين وڌندو رهندو. پنجاب ۾ رهندڙ ريزيڊنٽن جي به مرضي آهي ته اوڏانهن موڪلي ويندڙ هر چيز گنگا بدران سنڌوءَ وسيلي موڪلي وڃي. اميد آهي ته ٿوري عرصي اندر سندن خواهش جي به پوئواري ڪئي ويندي. افغانستان جي هڪ مشهور واپاري جو تجارتي سامان ڪن سالن کان گنگا درياهه وسيلي ايندو هو. گذريل ٻن سالن کان هو بمبئي جي واپارين سان تجارتي مال جي فراهمي بابت ڳالهائيندو رهيو آهي. سندس مرضي آهي ته هو ڪلڪتي بدران بمبئي جي مارڪيٽ سان پنهنجي ڏيتي ليتي شروع ڪري. جڏهن اهڙي تجارتي آمدرفت شروع ٿي وئي ته ان کي ڏسي ٻيا واپاري به ائين ڪرڻ شروع ڪندا. مون کي پڪو ويساهه آهي ته سنڌو وسيلي هلندڙ واپار کي ڏسي ڪڏهن نه ڪڏهن ريل جي پٽڙي ضرور وڇائيندا. انگريزن جو تجارتي مال ھيڻ تي وڌيڪ ايندو ۽ مسافر جيڪي آگبوٽن وسيلي سفر ڪري رهيا آهن، سي ريل سان سفر ڪرڻ شروع ڪندا ۽ انهن جو تعداد به موجوده انگ کان ڏهوڻ تي وڌي ويندو."

سر هينري پاٽنجر ۽ ڪراچي ڪسٽم جي ڊپٽي ڪليڪٽر جو سنڌ

ريلوي نهڻ ڪري ڪراچي بندر جي اهميت بابت خيال ڏسي چڪا. سندن اهڙن خيالن جي پنيرائي سنڌ جو ڪمشنر مسٽر فريئر به ڪري ٿو. 18- فيبروري 1857ع تي سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ پاران هڪ گڏجاڻي ڪوٺائي وئي هئي، جنهن کي هن خطاب ڪندي چيو، " ڪراچي ۽ لاهور وچ ۾ تمام گهڻي تجارتي آمدرفت جاري آهي. جتي درياهه جهاز راني لائق نه آهي ته اتي ريلوي جون پٽڙيون وڇايون ويون آهن. ائين نه ڪرڻ غلطي هئي ۽ اها غلطي ڪرڻ ممڪن به ڪانه آهي. جنهن علائقي ۾ درياهه جهاز رانيءَ قابل آهي ته ان علائقي ۾ آگبوٽن جي هڪ سڌريل آمدرفت جاري آهي. ان کان پوءِ مائهن تي ڇڏيل آهي ته هو کهڙو به رستو وٺي اچي ريل وسيلي سفر ڪن. مسٽر ائنڊريو سنڌ منجهان گذرندڙ هن رستي کي، فوجي ۽ سياسي نقطه نگاه کان وڌيڪ اهم سمجهي ٿو. مسٽر فريئر جي به سوچ آهي ته هن رستي کي اهميت نه ڏيڻ ممڪن نه آهي. "سنڌ منجهان گذرندڙ هي رستو پنجاب جي فوجي ۽ سياسي نقطه نظر کان نهايت اهم آهي. پر جيڪڏهن وچ ايشيا ۾ مستقل طور تي امن قائم ٿي ويو ۽ برطانيه سرڪار پنهنجي مقصد ۾ سوڀاري ٿي وڃي ٿي ته پوءِ پنهي ڌرين جي بهترين مفادن لاءِ واپار جي شروعات ممڪن ٿي سگهي ٿي. وچ ايشيا جي امن امان ۽ صلح شانتيءَ واسطي جنگ مانچسٽر ۽ لور پول ۾ وڙهي ويندي (تاڙيون). جيڪڏهن وچ ايشيا کي ماتحت رکٹو آهي ته اتي پنهنجي حڪومت کي فقط تڏهن مستحڪم رکي سگهبو جڏهن اتان جي ڪچي مال جي خريدڻ لاءِ ڪو مارڪيٽ هجي. ڪين پنهنجي رعيت سندن مالي مفادن جي ناتي بنائي سگهبو. هن نقطه نظر جي سچائي به سهندس زيرغور آهي. قنڌار جو حڪمران هڪ ڪراڙو پناڻ آهي. هاڻي ته قبر ۾ جنگهون لڙڪايون وينو آهي. هُو جڏهن جوان هو ته انگريز دشمنيءَ کان ونئن پيو ويندو هو. انگريز اختياري وارن ڪوجنا ڪرڻ شروع ڪري ڏني ته سندس انگريز سچٽپائي جو ڪارڻ ڇا آهي. ڪين پتو پيو ته اُن جو وڏو حصو سندس علائقي مان خريد ڪيو ويندو آهي.

(تاڙيون). انهيءَ ناتي ڪيس ستر هزار روپيہ محصول ملندو هو، جيڪو اٽڪل ست هزار پاؤنڊ ساليانو ٿيندو. هڪ صنعتڪار لاءِ ايترو محصول ڏيڻ ڪو ڏکيو ڪونہ آهي. پر ان حڪمران لاءِ اهو محصول ساري ملڪ جي ہي آمدن جيترو آهي. ايترو ججهو ڏوڪڙ پئسو ڪيس ڦرلٽ مان ڪونہ ٿو ملي. ہي ڳالهہ تہ اهڙو پئسو ڪڏهن ملندو آهي تہ ڪڏهن ڪونہ ملندو آهي. جيڪڏهن هن پنهنجي هن اصول کي اجا بہ ڪجهہ اڳتي وڌائڻ جي ڪوشش ڪئي تہ آخر ۾ جي هن نتيجي تي پهچندا تہ تجارتي اضافي سان انگريزن جي فوج وڌيڪ سگهاري ٿيندي (تاڙيون). ريلوي کي پنهنجي سياسي ۽ فوجي اهميت آهي. ان کان قطع نظر هن کي تجارتي اهميت بہ آهي. جيڪڏهن انگريزن کي مشرق ۾ هڪ مستقل حڪومت قائم ڪرڻي آهي تہ فوج ۽ سياست سان گڏ تجارت کي بہ اهميت ڏيڻي پوندي. مسٽر ائنڊريو بہ اهڙو اشارو ڏئي چڪو آهي تہ تجارت کي ٻي انتها وسيع ڪيو وڃي جنهن جي شروعات سنڌ جي ڪچي مال جي برآمد ۽ تيار مال جي درآمد سان ڪئي وئي آهي. جيڪڏهن هن اجلاس ۾ شريڪ ماڻهن جي طبيعت تي ناگوار نہ گذري تہ ڪي چرڪائيندڙ حقيقتون ڪين پڌايون ويندون (تاڙيون). سنہ 1843ع ۾ سنڌ ۾ 121000 پائونڊن جي درآمد ٿي، جڏهن تہ ساڳئي سال سنڌ مان 1010 پائونڊن جيترو ڪچو مال ٻاهر موڪليو ويو ۽ ڪل ڏيتي ليتي 122000 پائونڊن جيتري ٿي. سنہ 1847 ۾ درآمد 287000 پائونڊن جيتري ۽ برآمد 154000 پائونڊن جيتري ٿي ۽ ڪل ڏيتي ليتي 441000 پائونڊن جي ٿي. سنہ 1851ع دوران 489000 پائونڊن جيترو مال درآمد ٿيو ۽ 244000 پائونڊن جو مال برآمد ٿيو. ڪل ڏيتي ليتي 733000 پائونڊن جي ٿي. سنہ 1854ع ۾ 629000 پائونڊن جي درآمد ۽ 604000 پائونڊن جي برآمد ٿي ۽ ڪل ڏيتي ليتي 1233000 جي ٿي (تاڙيون). مٿي ڏنل انگن اکرن مان درآمد برآمد جو روز افزون اضافو نظر ايندو جيڪو سرڪار جي ڪنهن بہ مدد کان سواءِ آهي. اسان هميشہ اهڙا هام پئي

هنئين آهي تہ هن صوبي جي آمدنيءَ جي ذريعن کي وڌائڻ واسطي ننهن چوٽيءَ جو زور لاتو ويندو. پر حقيقت اها آهي تہ عملي طور هن معاملي ۾ هٿ پير ئي ڪونہ هنيو ويو آهي. اهي انگ اکر اختياري وارن ماڻهن جي اڳيان هئا ۽ اهو سيني جي اڳيان نيڪ روشن آهي تہ جيڪڏهن سنڌ جي آمدنيءَ جي وسيلن کي ترقي ڏيارڻ واسطي سرڪار واهر ڪندي تہ هن علائقي جي برآمد تمام گهٽي وڌي سگهي ٿي. مثال طور تجارتي آمدرفت جو هڪ طريقو ڪم ڪري رهيو آهي، جنهن جي سڌاري ۽ واڌاري لاءِ سرڪار بہ جاکوڙي رهي آهي، جنهن جا نتيجا اهڙا تہ بهتر نڪرندا جو سيني جون ڏندين آڱريون لڳي ويندريون. ڪجهہ ڏينهن ٿيندا جو ڪراچيءَ مان ناٽي سان لاڳاپيل انگ اکر مليا آهن، جيڪي سال جي باقي مهينن سان واسطو رکن ٿا. اجلاس جي اجازت سان مان انهن مان چند سٽون پڙهڻ چاهيان ٿو. سوٽي مال جنهن ۾ ڪجهہ ڇٽيون ۽ سادو ڪپڙو ۽ تيار ڏاڳو آهي، جنهن جي ماليت 294000 پائونڊ ٿيندي ۽ اهو مال گلاسگو ۽ مانچيسٽر ۾ تيار ٿيو آهي. هن سان گڏ 32000 پائونڊن جو اناج بہ درآمد ڪيو ويو، جنهن ۾ ڪٽڪ ۽ ٻيون جنسون ۽ ڪراچيءَ ۾ رهندڙ فوج جي ضرورتن کي آڏو رکي گهرايون ويون آهن. ڏنو وڃي تہ اهي ساڳيون جنسون مٿئين حصي مان بہ گهرائي سگهجن ٿيون. ايران ۽ بخارا مان ڪچو پٽ گهرايو ويندو آهي. اڪيلي بخارا مان 28000 پائونڊن جي ماليت جيترو اهڙو پٽ گهرايو ويو آهي. اهڙيءَ ريت 28000 پائونڊن جي ماليت جيتري ڪنڊ بہ ٻاهران گهرائي وئي آهي. هن رستي جي تيار ٿي وڃڻ کان پوءِ ڪنڊ اترين علائقن مان گهرائي سگهبي ۽ اها ٻاهر بہ موڪلي سگهجي ٿي. 14000 پائونڊن جي ماليت جيترا گهوڙا ۽ پسارڪو سامان بہ ٻاهر روانو ڪيو ويو آهي. سنڌ جي فتح جي پهرئين سال 2000 پائونڊن جي ماليت جيترو نير ٻاهر ويو. گذريل سال 42400 پائونڊن جيترو نير برآمد ٿيو آهي. تجارت جي هنن اسمن جي پيداوار لاءِ برطانيہ سرڪار جي سرمائي جي هڪ پائي بہ سيڙهائي ڪانہ وئي آهي ۽ اها پاڻ هرتي

ايت آهي. پر بنگال ۾ ڏسو ته برطانيه جي موڙيءَ جي ڪيتري نه سيڙپ ٿي آهي ۽ هن تي جنگ جو ڪوبه اثر ڪونه پيو آهي. سنڌ مان 66000 پائونڊن جي ماليت جيترو ان ٻاهر موڪليو ويو آهي. پر ڏنو وڃي ته سنڌ کان وٺي ڪشمير تائين سنڌوءَ جي ٻنهي ڪنڌين وارا ڪٽڪ اپائينڊڙ علائقا آهن. مسٽر ائنڊريو جيڪو پنهنجي راءِ جو اظهار ڪيو آهي، سو ڪو وڏاءُ ڪونه آهي. جيڪڏهن آمدرفت جون سهوليتون پيدا ڪيون وڃن ته سنڌ اناج جي اپت جي معاملي ۾ ڊانزڪ (Dantzic) سان مقابلو ڪري سگهي ٿي. جيڪا مارڪ لئن کي اناج مهيا ڪندي آهي. هاڻي 21000 پائونڊن جي ماليت جيترو شورو به سنڌ کان ٻاهر موڪليو ويندو آهي. جيڪو اڳي برآمد ڪيو ئي ڪونه ويندو هو. گذريل سال ڪل درآمد برآمد 1095000 پائونڊن جي ماليت جيتري ٿي ۽ درآمد، برآمد کان رڳو 20000 پائونڊ وڌيڪ آهي. هتي اءُ اوهان جو ڌيان هن حقيقت ڏانهن ڇڪائڻ ٿو چاهيان ته اهو سارو ڪاروبار بمبئي وسيلي هلندو آهي. اڳينءَ خط ڪتابت وسيلي هيءَ ڄاڻ به ملي آهي ته مانچيسٽر جي ٻن فرمن ڪراچي ۾ اچي پنهنجون آفيسون کوليون آهن. جيڪڏهن بمبئي ۾ تجارت اينڊڙ خرچ کي ڪراچي ۾ تجارت تي اينڊڙ (جهازن جو ڀاڙو ۽ ٻي ڪٽائي ڍويائي جي) خرچ سان ڀيٽائي ڏسبو ته پتو پوندو ته اهو واپار جيڪو هاڻي بمبئي ۾ فائدي وارو نه رهيو آهي، سو ڪراچي ۾ گهڻي منافعي وارو ٿي ويو آهي. جيتري قدر پنجاب جو واسطو آهي ته مان شخصي طور هن علائقي کان واقف ڪونه آهيان. پر اهڙن ماڻهن کي ضرور ڄاڻان ٿو، جيڪي اتان جي وايو منڊل کان چڱي ريت واقف آهن ۽ سندن چوڻ آهي ته اتي انجنيئري قسم جون ڪي ڏکيايون ڪونه آهن. اهڙين ڳالهين کي هن حقيقت مان به محسوس ڪري سگهجي ٿو ته ملتان ۽ لاهور جي وچ تي آبپاشي سان لاڳاپيل هڪ واهه آهي، جنهن ۾ آگبوٽي آمدرفت شروع ڪئي وئي آهي. زمين جي سنوت اهڙي آهي جو ان ۾ پاڻي جي مقدار ٥

وڏائڻ ڪان سواءِ بنا ڪنهن روڪ رنڊڪ جي اهڙي اچ وڃ جاري آهي (تاڙيون). مسٽر انڊريو جو خيال آهي ته ڪراچي جي بندر کي ضرور ترقي وٺرائي وڃي. هو پنهنجي ويچارن ۾ نهايت ڪرو آهي. هڻ شريف ماڻهو ڪين ٻڌايو آهي ته هتان جي اختياري وارن مسٽر واڪر جي رپورٽ کي عملي جامو پهرائڻ لاءِ نهايت ڏاهو انجنيئر موڪلي ڏنو آهي. هتي مان فقط هن ڳالهه جو واڌارو ڪندس ته ڪرنل ٽرنر ۽ ڪئپٽن گرين کان به اهڙا خط پهتا آهن، جيڪي مسٽر واڪر جي سفارشن سان ساڳيائپ رکن ٿا. (٢)

مان (انڊريو) ٻئي هنڌ به ڪتي اهڙي سفارش ڪري آيو آهيان ته ڪراچي نه رڳو سنڌو ۽ وچ ايشيا جو بندر آهي. پر هن ماڳ جي جاگرافيائي بيهڪ اهڙي مناسب آهي، جو هندستان جو هڪ وڏو شهر به بنجي سگهي ٿو. امڪان آهي ته هي يورپ واسطي هڪ عظيم بندر ۽ انگريز شهنشاهت جو ٻيو نمبر وڏو شهر بڻجي سگهي ٿو. (٣)

هيٺ ڏنل، ڪراچي بندر جي تجارت ۽ 57-1856ع سان لاڳاپيل بيان آهي جيڪو هندستان جي هڪ اخبار تان وٺي پيش ڪيو وڃي ٿو.

اسان تي هن صوبي جي ٻاهرئين واپار سان واسطو رکندڙ هڪ بيان جي اختصار ڏيڻ جي مهرباني ڪئي وئي آهي، جيڪو سال 57-1856ع دوران سمنڊ رستي عمل ۾ آيو. مذڪوره عرصي ۾ 14201879 روپين جي ماليت جيترو سامان گهرايو ۽ ٻاهر موڪليو ويو. جڏهن گذريل سال 12342537 رپين جي ڏيتي ليتي ٿي. اهڙي ريت هن سال 1859342 جو واڌارو ٿيو. انگن اکرن مان پتو پوي ٿو ته روانگي مال 1300819 ۽ درآمدي مال 558523 رپين جي ماليت جيترو هو. ٻنهي سالن جي فرق جا تفصيل هيٺ ڏجن ٿا. (٤)

مٿي ڏيکاريل منافعي جي انگن اکرن مان پتو پوي ٿو ته سنڌ سان هلندڙ واپار اطمينان جوڳو آهي. انگريزن جي مفاد جا ... نقطا هي آهن ته سنڌ جي هر ايٽ جو سنڌو واسطو يورپ يا مارينس هئڻ گهرجي. ريلوي سامان جي سنڌ ۾ درآمد ۽ خاص طور تي هن علائقي

مان اُن، ميڃ، شوري، پٽ ۽ ترِن جي برآمد ۾ گهڻو واڌارو آيو آهي جيڪو ڪاپي لاءِ يورپ موڪليو ويندو آهي.

خاص طور تي اُن جي برآمد ۾ تمام گهڻو اضافو ٿيو آهي، تنهن ڪري واپار جي هن اسم ڌانهن انگلنڊ جي صنعتڪارن جو ڌيان ڇڪايو ويندو. سنه 1847ع تائين هي تجارتي مال تمام ٿورو برآمد ٿيو، جيڪو 18000 پائونڊن جي ماليت جيترو مس هو. پر نون سالن ۾ هن مال جي برآمد ايترو وڌي وئي آهي، جو هر برآمدي تجارتي وکَر ڪان مقدار ۾ گهڻو آهي ۽ 311000 اسٽرلنگ پائونڊن جي ماليت جيترو ٿي ويو آهي.

هن اهم واپاري وکر ڌانهن اسان ڪڏهن هلڪو اشارو به ڪونه ڏنو آهي، جيڪو هاڻي برآمدي طور ويرئون ويروڌ آهي. اِڳتي لاءِ به هن وکر جي وڌڻ جي پڪ آهي.

هن وقت تائين هي وکر بمبئي موڪليو ويندو آهي. پر هاڻي هيڊرالڪ پريس وسيلي هن جون ڳنڙيون ٻڌيون ويندڀون، جيڪي هتان کان سڌو انگلنڊ روانيون ڪيون ويندڀون ۽ بمبئي موڪلڻ جي اجائي خرچ کان بچي پئبو. ان نقطهء نگاه کان مناسب جاءِ جي اڏاوت ٿي آهي. جڏهن سارو بندوبست مڪمل ٿي ويندو ته هتان موڪلڻ وارا ۽

[illegible]

[illegible]

آهي. هنن مان پهرئين وکر جي ان سال 376 پائونڊن جيتري برآمد ٿي هئي. پر هاڻي 44000 پائونڊن جي ماليت جيتري برآمد ٿئي ٿي. شورو 1847ع تائين ڪراچيءَ جي بازارن ۾ اڻ ڄاتل سڃاتل واپاري وکر هو. 1847ع ۾ هيءَ وٽ فقط 8 پائونڊ ماليت جيتري برآمد ٿي هئي، جيڪا هاڻي 37500 پائونڊن ماليت جيتري برآمد ڪئي وڃي ٿي. ان جي طلب به ڏينهون ڏينهن وڌي رهي آهي.

هن علائقي جي مکيه پيداوار جو نه رڳو مقدار وڌندو رهي ٿو، پر هر سال ڪي نه ڪي نوان وکر برآمد جي فهرست ۾ داخل ٿيندا نظر

ايندا جهڙوڪ نوشادر، ڪنگڻ ڪار، السي، پَٽُ، ڪنڊ، چربي ۽ اُپليٽ (Oopelate) ۽ اهي ولايت جي مــارڪيٽ ۾ نت وڌي رهيــا آهن.

انگريزن کي ٿيندڙ منافعي مان ائين نظر ايندو ته پٽ کي برآمدي مال ۾ وڏي اهميت آهي. اڳئين ســال هي وڪــر 32000 پائونڊن جي مــاليت جيترو برآمد ڪيو ويو. جڏهن ته مٿئين سال اهو فقط 376 پائونڊن جي ماليت جيترو برآمد ڪيو ويو هو. هيءَ واپاري وٽ بخارا ڪان پنجاب وسيلي ڪلڪتي ڏانهن وڃڻ بدران ڪراچيءَ پهچندي آهي نه ته اها اڳي ڪلڪتي ڪان ولايت رواني ڪئي ويندي هئي. يقين آهي ته هن ڪان پوءِ هي ساڳيو وڪر فقط ڪراچيءَ وسيلي ٻاهر موڪليو ويندو.

ڏنو ويندو ته نير جي برآمد ۾ ڪجهه مندي آئي آهي. اها گهٽتائي ان ڪري ٿي آهي جو انگريز - ايران ناتا جهڳڙن جي ور چڙهي ويا آهن ۽ هن وڪر جو وڏو ڀاڱو هن ملڪ ڏانهن موڪليو ويندو هو. هن علائقي جي نير جي جنس اهڙي آهي جو يورپ موڪلي ڪانه ٿي سگهجي. اتر سنڌ، ملتان جي اوسي پاسي واري علائقي ۽ بهاولپور جي زمين ۽آ بهوا جي خاصيت اهڙي آهي جو اهي علائقا هن قيمتي وڪر جي پيداوار لاءِ ڏاڍا مناسب معلوم ٿين ٿا. امڪان آهي ته برطانيه سرڪار جي سهڪار سان انگلنڊ جا صنعتڪــار هن پيداوار ۾ پنهنجي پئسي جي ڪجهه سيڙپ ڪن. جيڪڏهن ائين ڪيو ويو ته هنن علائقن جو پيدا ٿيندڙ نير انگريزي مارڪيٽن ۾ بنگال جي نير سان مقابلو ڪري سگهي ٿو جيڪو اگهه جي نقطهء نگاه ڪان وڌيڪ سهانگو به هوندو.

ٻاهر ويندڙ مال جي پنوتريءَ ۾ ڪيهه نظر ڪانه ايندي جيڪا گهٽي ڏڪندي ڳالهه آهي. هن وڪر جو ڏيهي طور استعمال گهٽو ڪٽي گهٽجي به ويو آهي پر ان هوندي هن جي اپت ابتري ته گهٽجي وئي آهي جو هن علائقي جي پنهنجي گهرج جو پورائو به ڪري ڪانه ٿي سگهي تنهن ڪري ٻاهران گهرائي ٿي وڃي. پر ان جي درآمد ٿوري ٿيندي آهي تنهن ڪري اهڙو تفصيل ڏيڻ ضروري ڪونه آهي. هي علائقو پنهنجي

طلب پوري ڪري چونڊ تـو سگهي تنهن جي جاچ پڙتال ڪرڻ نهايت ضروري آهي. هن ڪتاب جي پڙهندڙن مان جيڪڏهن ڪوبہ اهڙي گهٽتائي جي ڪارڻن کان واقف آهي ۽ اهڙو اطلاع واسطيدار اختياريـن کي ڏيندو تہ ان جي آجيان ڪئي ويندي. اها اجرج جهڙي ڳالهہ آهي جو هيءُ علائقو ڪپهہ جي اپت ۾ پاڻ پرو نہ هجي. جاڪاڻ تہ هر ڪنهن کي خبر آهي تہ سنڌوءَ جو چوڙ وارو علائقو هن قسم جي پيداوار ۾ گهڻو مشهور رهيو آهي. معلوم ٿئي ٿو تہ ونئڻن جي پوکي ڪندڙ هاري ڪنگال ٿي ويو آهي يا وري زميندار ان پوکيءَ ڏانهن ڌيان ڪونہ ٿا ڏين يا وري علائقي جا عملدار لاپرواه ٿي ويا آهن. (۵)

سنڌ جي ڏيساوري واپار 1847ع کان وني ڪيتري ترقي ڪئي آهي، تنهن جي معلومات 1856ع واري برآمدي تجارتي مال جي ماليت ۽ 1847ع جي برآمدي تجارتي مال جي ماليت جي ڀيٽوار چنڊچاڻ مان سولائيءَ سان حاصل ڪري سگهجي ٿي. ان دور ۾ هن بندر جي ڪراچي وسيلي جيڪا تجارتي ترقي ٿي آهي، تنهن مان واپاري ۽ ٻين دلچسپي رکندڙ ڌرين کي چڱي ريت پتو پئجي ويندو تہ سنڌ جي تجارت جو مستقبل ڪيڏو نہ روشن آهي. پنجاب حڪومت جي سيڪريٽري مسٽر ٽيمپل جو خيال آهي تہ ڪلڪتي کان پوءِ ڪراچي بندر وسيلي ٿيندڙ سنڌ جي تجارت ٻئي نمبر تي آهي

درآمد	1847-48	1856-57
گهوڙا	205800 رپيا	431850 رپيا
نير	28250 رپيا	354655 رپيا
ميجٺ	3766 رپيا	440552 رپيا
ٻيا رنگ ۽ پسار	103234 رپيا	130949 رپيا
ڪٽڪ	19439 رپيا	10672 رپيا
ٻيا اناج	43071 رپيا	157337 رپيا
گيهہ	7268 رپيا	156107 رپيا
شورو	79 رپيا	375472 رپيا

تر (جهنگلي)	----	837621 رپيا
سرهن	----	316000 رپيا
ٻيا تيلي ٻج	22383 رپيا	91606 رپيا
تيار ۽ ڪچو پَٽُ	537 رپيا	320174 رپيا
اُن	181598 رپيا	3115908 رپيا
قيمتي سامان ۽ خزانو	773719 رپيا	98816 رپيا
متفرق سامان	98163 رپيا	505057 رپيا
ڪل جوڙ	**154730 رپيا**	**734522 رپيا**

هن صوبي جي تجارت ۾ ايترو گهڻو اضافو برطانيه سرڪار جي سهڪار کان سواءِ ٿيو آهي ڇاڪاڻ ته هن حڪومت تجارت جي ترقيءَ جي نقطه ء نگاهه کان ڪي رستا وغيره تعمير ڪونه ڪرايا آهن. جڏهن هن صوبي ۽ پنجاب جي وچ ۾ ريل ۽ آگبوٽن وسيلي تجارتي ڳانڍاپو پيدا ٿيو ۽ جيڪڏهن ڳوٺن کي پاڻ ۾ ملائي ڪين هڪ شاهي رستي سان ملايو ويو ته پوءِ تجارتي مقدار 1847ع ۾ ڪيترا ڀيرا وڌي ويندو. (٦)

هتي مسٽر ڊيلزي جي رپورٽ جو ڪجهه حصو ڏجي ٿو. سندس سارو بيان ضميمي ۾ ڏسي سگهجي ٿو. سندس بيان ڪجهه هن ريت آهي:-

”سنڌ ۾ ريل ۽ آگبوٽن جي آمدرفت واسطي انگريزي موڙي جي سيڙپ ٿي رهي آهي. هتي سنه 1856-57 لاءِ سنڌ جي ڏيساوري واپار بابت ڊپٽي ڪليڪٽر ڪسٽم جي رپورٽ جو خلاصو پيش ڪجي ٿو.

سرڪاري سال 1856-57 دوران ٿيل سنڌ جي ڏيساوري واپار جا انگ اکر اڳين سالن کان، اضافي ڪري، وڌيڪ نمايان آهن، جنهن مان پتو پوي ٿو ته هي واپار ڏينهُون ڏينهن وڌندو رهي ٿو. سرڪاري سامان ۽ مال جي درآمد ۽ برآمد کان سواءِ هن سال 1.4201879 رپين جي ماليت جيترو تجارتي سامان ٻاهر موڪليو ويو. جڏهن ته اڳئين سال

12342537 روپين جيترو مال روانو ڪيو ويو هو. هنن انگن اکرن مان معلوم ٿيندو تہ هن سال 1859342 روپين جي تجارتي مال جو واڌارو ٿيو آهي، جيڪو 15% آهي جنهنجو تفصيل هيٺين ريت آهي.

درآمد

واپاري وکر	6647169
خزانو (Treasure)	209488
ڪل	**6856657**
اڳئين سال جي درآمد	6298134

5.58.532 واڌارو جيڪو 9% ٿئي ٿو.

برآمد

واپاري وکر	7346406
خزانو	98816
ڪل	**7445222**
اڳئين سال جي برآمد	6044403

140819 واڌارو جيڪو 22% ٿئي ٿو.

گذريل پنجن سالن کان وٺي سال 1856-57 تائين برآمدي تجارتي مال ۾ 1379229 روپين جي ماليت جيترو تجارتي سامان ٻاهر موڪليو ويو. انگن اکرن سبب اهو 88% آهي، جيڪو سراسري طور 52% وڃي بيهي ٿو. اڳين سالن جي جدولن ۾ نظر ايندڙ تجارتي نتيجن مان پتو پوي ٿو تہ اهڙي ڏيتي ليتي اطمينان بخش رهي آهي. عام طور تي اهو سمجهيو ويندو آهي تہ اڳئين سال 1855-56 جي تجارت جنگ هوندي بہ تمام گهٽو وڌي آهي ۽ اڳئين سال جي ڀيٽ ۾ 74% جو اضافو ٿيو آهي. رپورٽ جو وڌيڪ بيان هن ريت آهي:

هندستان ۾ حالتون اهڙيون سازگار آهن جو ڪيترين رنڊڪن هوندي بہ تجارت ڏينهون ڏينهن وڌندي رهي ٿي. انهن رنڊڪن مان هڪ طبعي ۽ ٻي اخلاقي آهي. پر پوءِ بہ طلب جي واڌاري ۽ قيمتن ۾

چاڙهه هوندي ﺑﻪ ڪن ڪاپي جي شين جي برآمد ۾ اچرج جهڙو اضافو ٿيو آهي. سنڌ ۾ ﺑﻪ دور رهيا آهن، جن جون حالتون بلڪل مختلف رهيون آهن. پر پوءِ ﺑﻪ هن علائقي جي برآمدي واپار کي هڪ نمايان حيثيت رهي آهي، جنهن مان مٿينءَ حقيقت جو پتو پوي ٿو. سال 53-1851 دوران انگلنڊ جي مارڪيٽ ۾ ايڏي طلب ﻧﻪ هوندي ﺑﻪ سال 52-1851 دوران سنڌ مان تجارتي مال جي برآمد، 2441228 روپيا رهي جيڪا 53-1852 ۾ وڌي 3763376 ٿي ۽ ان حساب سان 54% واڌارو ٿيو. هڪ سال اندر جيڪو اچرج جهڙو تجارتي اضافو ٿيو آهي. تنهن جو هڪ ڪارڻ اهو ﺑﻪ آهي تجارتي آمدرفت جي ڀاڙي ۾ گهٽتائيءَ جو اعلان ﺑﻪ آهي ۽ انهيءَ طريقي سان واپارين جي همت افزائي ٿي ۽ پنهنجو مال سولائيءَ سان ڪراچي پهچائي ان جي بدلي برطانيه جو تيار ٿيل مال ورتائون. هن علائقي ۾ ڪاپي جي شين ۾ اگهه جي چاڙهه ڪري افغان واپارين ﺑﻪ فائدي حاصل ڪرڻ جي گهڻي ڪوشش ڪئي ۽ ڪين متوقع مارڪيٽن ۾ برطانيه جي تيار مال بدلي ڪو خاص دل گهريو منافعو ڪونه ٿيو. هنن ڪراچيءَ ۾ مال بدلي مال ڏيڻ پئي چاهيو، پر انهن کي مجبور ڪيو ويو ﺗﻪ هو پنهنجو مال بمبئي ڪٽي وڃي وڪرو ڪن. اهڙيءَ ريت وڌيڪ سفر ڪري مال تي وڌيڪ لاڳت اچي وئي ۽ منافعو گهٽو گهٽجي ويو.

رپورٽ ۾ نهايت اهم نڪتو هي ﺑﻪ آهي ﺗﻪ سنڌ جي تجارتي آمدرفت ۾ تمام گهڻين مشڪلاتن هوندي ﺑﻪ سنڌ جي فتح واري سال کان وٺي 56-1855 تائين واپاري ڏيتي ليتيءَ ۾

575% اضافو ٿيو آهي. جڏهن ته بمبئي واري علائقي ۾ آمدرفت جي سهوليتن ۽ علائقي جي سڌريل حالتن هوندي به ساڳي عرصي دوران فقط 33% واڌارو آيو آهي جنهن ۾ سنڌ جي وڌيل ڏيتي ليتيءَ جي شرح به شامل آهي. (٧)

باب پنجون

سنڌ ريلوي

فوري يا ترت مقصد؛ ايسٽ انڊيا ڪمپني سان لاڳاپو پيدا ڪرڻ. ريل وڇائڻ کان پوءِ منافعي جو اندازو. مقامي اختياري وارن جا هن بابت رايا. عام ماڻهو جو فائدو. آمدرفت مان متوقع فائدو. بولان لڪ ۽ ديسا ڏانهن ويندڙ ريلوي جون ڇاڙهون.

سنڌ ريلوي ڪمپني سنه 1855ع ۾ قائم ڪئي وئي هئي. سندس مقصد اهو هو ته ريلوي کي سنڌ ۾ متعارف ڪرائجي. ريل جو پهريون حصو ڪراچي بندر کان سنڌوءَ جي ان ٿاڪ تائين تعمير ڪيو ويو. جتان اهو درياه جهاز رانيءَ جي وڌيڪ لائق هو ۽ اهو ماڳ حيدرآباد جي اوسي پاسي هو.

ريل جو اهو حصو هڪ سو ڏهه ميل ڊگهو هو. ريل جي هن ٽڪري جي اڏاوت ڪري سنڌوءَ رستي هلندڙ آمدرفت ڪراچي بندر سان ڳنڍجي وئي هئي. هي درياه انگريز سلطنت جي اترين ۽ الهندن علائقن جي واپاري شهه رڳ آهي. مذڪوره علائقن ۾ هي وهڪرو ڇوڙ واري ڏڪئي علائقي جي پيٽ ۾ جهاز راني لاءِ گهڻو آسان آهي.

ريل جي هن پٽڙي وڇائڻ ڪري گهڻا تجارتي ۽ سياسي فائدا ٿيندا. اهڙو يقين عزت ماب ايسٽ انڊيا ڪمپني جي انجنيئرن ۽ سنڌ جي ڪمشنر جي وچ ۾ ٿيل خط و ڪتابت مان به ٿئي ٿو جيڪي ريل جي پٽڙي وڇائڻ جي سروي لاءِ سنڌ ۾ آيا هئا.

عزت ماب ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ ۽ سنڌ ريلوي ڪمپني جي وچ ۾ سنه 1855ع ۾ هڪ معاهدي تي صحيحون ٿيون هيون. ان ناهه هيٺ ايسٽ انڊيا ڪمپني 5% جي ٿوري وياج جي حساب سان سنڌ

ريلوي ڪمپنيءَ کي سرمايو فراهم ڪيو هو ۽ ريلوي پٽڙي ۾ ڪم ايندڙ زمين 99 سالن لاءِ ڪيس مفت ليز تي ڏني هئي. ريلوي آمد رفت جي شروع ٿيڻ کان پوءِ وياج کان وڌيڪ جيڪو منافعو ٿيندو، تنهن جو اڌ حصيدارن ۽ اڌ ايسٽ انڊيا ڪمپني کي ملندو ۽ ان اڌ منافعي ۾ ايسٽ انڊيا ڪمپني کي ڏنل موڙي وارو حساب لاهيندي ويندي. جڏهن سارو حساب ڪتاب چڪتو ٿي ويندو ته سارو منافعو حصيدارن ۾ هڪ جيترو ورهايو ويندو. ان کان پوءِ ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ کي ريل جي انتظام سڀالڻ ۽ ڀاڙن جي اڳهن مقرر ڪرڻ جو هر ڪو حق حاصل هوندو. ايسٽ انڊيا ڪمپني کي اهو حق به حاصل هو ته جڏهن منافعي جي شرح 10% کان وڌي وڃي ته ڀاڙي ڪِرائي جي اگهن ۾ لاٿ به آڻي سگهي پئي. ان کي ڀاڙي ۾ ايتري لاٿ ڪرڻ جو حق حاصل ڪو نه هو جو منافعو 10% کان هيٺ ٿي وڃي. ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ کي اهو پڻ اختيار هو ته ريلوي آمدرفت جي شروع ٿيڻ کان 25 يا50 سال گذرڻ کان پوءِ ايندڙ ٽن سالن لاءِ ريلوي آمدرفت جو قبضو پاڻ وٽ رکي. جڏهن ته ريلوي ڪمپنيءَ کي اهو اختيار حاصل هو، ريلوي آمدرفت شروع ٿيڻ کان ٽي مهينا پوءِ ڪنهن وقت به ريلوي هٿ ڪڍي سگهي پئي. پر ائين ڪرڻ کان اڳ ڪيس ايسٽ انڊيا ڪمپني کي ڇهن مهينن جو اڳواٽ نوٽيس ڏيڻو پوندو ۽ جيڪا موڙي هنن خرچ ڪئي سا ادا ڪرڻي پوندي.

پڪ نه ڏيارڻ جي باوجود به سنڌ جي آمدني جي وسيلن کان خبردار ماڻهن جو خيال آهي ته هن ڪم ۾ پئسي جي سيڙپ تمام گهڻي منافع بخش ٿيندي، جنهن جا مکيه سبب هي آهن:

(١) هي ريل پٽڙي انهيءَ علائقي مان نهي رهي آهي جيڪو لڳاتار هڪ ميداني خطو آهي ۽ اهو ريل پٽڙي وڇائڻ جي بلڪل ڀيٽ تي آهي.

(٢) هن ريل پٽڙي جي ڏيگهه مناسب آهي. سنڌس ٻنهي ڇيڙن وٽ به وڏا شهر آهن. هينيون ڇيڙو ڪراچيءَ وٽ اچي کٽي ٿو، جيڪو هڪ وسيع علائقي جو سامونڊي بندر آهي ۽ موجوده حڪومت جي

گاڏي جو هنڌ بہ آهي.هن جو ٻيو ڇيڙو حيدرآباد شهر وٽ ختم ٿئي ٿو جيڪو اڳئين دور جي راڄڌاني هو ۽ اندرئين علائقي جو نهايت اهم واپاري مرڪز آهي. ريل جي هيءَ پٽڙي ريلوي آمدرفت جي نقطہ نظر کان نهايت اهم آهي. اها آمدرفت جي هڪ اهڙي شڪل آهي جيڪا سنڌ کان ٻاهر وارن علائقن سان ڳنڍيل آهي ۽ اها سنڌو جي ماتري ۽ هن وهڪري جي ڀرتي ڪنڌ شاخن سان تعلق رکي ٿي.

(۳) تجارتي مال تي حقيقي ادائگيءَ جو انگ بہ موجود آهي ۽ تجارتي آمدرفت سارو سال جاري آهي. ڪراچيءَ جي اڳئين ڊپٽي ڪليڪٽر ڪسٽم جو خيال آهي تہ اها موجوده ادائگيءَ کان ٻيڻ تي وڌي ويندي. مسافر آمدرفت ۾ ڏهوڻ تي واڌارو ٿيندو.

هن ريل پٽڙيءَ جي ابتدائي جاچ پڙتال ٻامبي انجنيئرس جي هڪ سائنٽفڪ سوچ رکندڙ سڄاڻ ماڻهو ليفٽيننٽ چئپمن ڪئي هئي جنهن ڪمپنيءَ کي ٻڌايو هو تہ هو مٿاڇري جي لاهين چاڙهين مان بہ سولائيءَ سان ريل جي پٽڙي وڇائي سگهندو، جنهن تي لاڳت بہ مناسب ايندي. تن ڏينهن سنڌ جو سپرنٽيڊنگ انجنيئر ڪرنل ٽرنر، ڪمشنر مسٽر فريئر ۽ بمبئي جو گورنر لارڊ ايلفن اسٽون هو. انهن سڀني جي مرضي هئي تہ هيءَ پٽڙي اڄ نهي، سياڻي ٻيو ڏينهن نہ ٿئي. هن ريل پٽيءَ جي اڏاوت جو ڪم هاڻي سنڌ ريلوي ڪمپني جي انجنيئرن جي هٿ هيٺ آهي. ٽيهن ميلن ۾ وڇائڻ جيترو ريلوي سامان ڪراچيءَ ۾ پيو آهي. وڌيڪ سامان جهازن ۾ لڏجي رهيو آهي. ٺيڪيداري مرحلو ميسرس بري ائيڊليڊس سان گڏ ريل ڊسمبر ۾ طئي ٿي چڪو آهي. ريلوي جي آمدرفت ذريعي سرڪار ۽ عوام کي ڪيتري سهوليت ۽ فائدو ٿيندو تنهن جو بيان هيٺ ڏجي ٿو:

(۱) ڪراچيءَ کان سنڌوءَ جي خاص ٿاڪ حيدرآباد تائين ريلوي تعمير ٿيڻ سان ڀرپور فائدو اهو ٿيندو تہ پنجاب ۽ ڀر پاسي وارن علائقن تائين فوجون سولائيءَ سان موڪلي سگهبيون.

(۲) مٿي فوجي ۽ غير فوجي سامان موڪلڻ ڪري حڪومت گهٽي

ڏچي ۽ خرچ کان بچي پوندي.

(٣) ڇوڙ واري علائقي مان ڏکي جهاز رانيءَ کان پاسو ڪندي آگبوٽن وسيلي پاڻي واري آمدرفت ذريعي گهڻا سڌارا ڪري سگهجن ٿا، جنهن ۾ صوبي جو گهڻو ناڻو خرچ ڪونه ٿيندو.

(۴) حڪومت پاڙن ڪِراين تي تمام گهڻو پئسو خرچ ڪندي آهي جيڪو آگبوٽن يا ٻيڙين کي ادا ڪيو ويندو آهي، تنهن ڳاٽي پڳي خرچ کان بچي پوندي. مٿئين قسم جي آمدرفت ۾ تجارتي مال جو به گهڻو نقصان ٿيندو آهي، تنهن کان به بچي پئبو. جيڪا پنهنجي ليکي هڪ اهم ڳالهه آهي.

(۵) هن سان تجارت سان لاڳاپيل ڪيئي وسيلا نڪري پوندا جيڪي هاڻي نظر ئي ڪونه ٿا اچن.

سنڌ ۾ ريلوي اڏجڻ ڪري ساري سنڌو ماتريءَ ۾ تجارت کي وڏي هٿي ملندي. پاڻيءَ واري موجوده تجارتي آمدرفت ۾ حادثن ۽ ٻين ڳالهين ڪري تمام گهڻو نقصان ٿيندو رهندو آهي. هن کان سواءِ سنڌوءَ جي ڇوڙ واري علائقي ۾ سوڙهن ۽ تانگهن ڦاٽن مان هاڪارڻ سان تمام گهڻا حادثا ٿيندا آهن. هينئين سنڌ جي ڪليڪٽر ميجر پريڊي جو بيان آهي ته: "جيڪڏهن ڇهن ٻيڙين جي هڪ قطار هڪ يا ٻن ٻيڙين جو نقصان ٿيندو آهي ته سمجهبو آهي ته ڪجهه به ڪونه ٿيو آهي ۽ اهو سفر سٺائو ليکبو آهي."

ڪراچيءَ ۽ سکر جي وچ تي ٻيڙين وسيلي موڪليل وزن هيٺ بيان ڪجي ٿو:

1851-52	1284920	مڻ	45890	ٽن
1852-53	1565120	مڻ	55500	ٽن
1853-54	1624740	مڻ	58026	ٽن
1854-55	1681720	مڻ	60060	ٽن

سکر کان هيٺ ڪنهن به اسٽيشن وٽ ٻيڙين جو تعداد سکر کان مٿان واري اهڙي ماڳ کان گهڻو آهي. حيدرآباد ۽ ڪوٽڙيءَ وٽان

باربردار آگبوٽن جو تعداد 170 في سال آهي جن تي لذيل سامان جو وزن 1190000 مڻ يا 42500 ٽن هوندو آهي.

سال		ڪل خرچ	ڪٽ سٽ ڪاڻپوء
1852-53	(تجرباتي طور)	50273 رپيا	43291 رپيا
1853-54		59865 رپيا	49277 رپيا
1854-55		67981 رپيا	60554 رپيا

ڪراچيءَ کان اُنن جي قافلن وسيلي روانگي سامان جي وزن بابت ڄاڻ اڻ پوري آهي. جيڪڏهن سنڌوءَ وسيلي موڪليل سامان جو اڌ ٻَڌجي تہ اهو 112000 مڻ يا 4000 ٽن تي سگهي ٿو.

پوسٽ آفيسن تي ايندڙ خرچ تمام گهٽو آهي.

هندستان جي حڪومت ڏانهن تازو هاڻي اهڙا حڪم جاري ڪيا ويا آهن تہ پنجاب يا جن جي اوسي پاسي وارن علائقن ڏانهن ويندڙ سامان بمبئي کان روانو ڪيو وڃي جيڪو اڳي ڪلڪتي معرفت گنگا ماٿري وسيلي وڃي منزل مقصود تي رسندو هو. تنهن ڪري هن پاسي کان تمام گهڻي آمدرفت شروع ٿيندي ۽ اهو مال هن ريل وسيلي مٿي ويندو جيڪو ڪمپنيءَ جي وڏي فائدي جو سبب بڻبو. مٿي بيان ڪيل انگ اکر بہ وچٿرا آهن، جيڪي ٽنن جي حساب سان رقم جو حساب ڪري ٻڌايا ويا آهن ۽ اهو سامان بہ ريلوي وسيلي موڪليو ويندو.

پهرين ڳالهہ تہ ريلوي ڪمپنيءَ جي منظور موڙي 500000 پائونڊ آهي. ڊسمبر 1857ع ۾ ڪمپني پنهنجي موڙي کي وڌائي ٻيڻي ڪرڻ جي موڪل ملي آهي. شرط شروط اهي ساڳيا پراڻا بحال رکيا ويا آهن. مقامي اختياري وارن هن ٻن وڏيڪ لائنين وڇائڻ جي گذارش ڪئي آهي، جن مان هڪ سکر کان شڪارپور ۽ جيڪب آباد کان ٿيندي بولان لڪ جي منهن واري ماڳ ڍاڍر تائين وڃي پهچندي ۽ ٻي حيدرآباد کان ڏکڻ اهل وڃي عمرڪوٽ کان لنگهي ڊيسا پهچندي. هن ريل پٽڙيءَ ڪري ڪراچي ۽ بمبئي جي وچ ۾ هڪ سئون سڌو لاڳاپو پيدا ٿي پوندو، جيڪا بمبئي بڙودا کان ڊيسا واري ريل سان

ڳنيجي ويندي.

سنڌ جي ڪمشنر مسٽر بارٽل فريئر، هنن ريلوي لائين جي ناتي سان بمبئي جي گورنر ڏانهن ٢١ جولاءِ تي هڪ خط روانو ڪيو هو، جنهن ۾ هن لکيو هو ته، "نظر اچي ٿو ته ريل جون اهي ٻئي لائينون نه رڳو تجارت جي نقطئه نگاه کان اهم آهن، پر فوجي ۽ سياسي مقصد کان به ڪين مٿاهون مقام حاصل آهي. سکر کان شڪارپور جيڪب آباد ۽ بولان لڪ واري ريل پٽڙي بابت به اهڙو بحث ڪرڻ اجايو آهي. جنرل جيڪب به هن ڳالهه تي گهٽو زور ڏنو آهي ته سنڌوءَ ۽ بولان لڪ وارن علائقن ۾ هڪ لاڳاپو موجود هجڻ گهرجي، جنهن وسيلي مٿي بيان ڪيل ماڳن تائين بنا دير پهچي سگهجي. علائقو سئون سڌو آهي ڪاٿي به هيٺ مٿاهين ڏسڻ ۾ ڪانه ايندي. ننڍن وڏن واهن تي پليون جوڙيون ويون آهن. رستا به ايڏا سڌا آهن، جو ڏهن ويهن ميلن ۾ وڪڙ ته نهيو پر هلڪو ڦيرو به نظر ڪونه ايندو. جيڪي علائقا درياهي چاڙهه ڪري ٻڏي ويندا هئا، تن کي بند ٻڌي محفوظ ڪيو ويو آهي." ان ساڳئي خط ۾ ڊيسا واري ريلوي لائين بابت هن، گورنر ڏانهن وري هيئن لکيو آهي، "هيءَ ريلوي لائين جيڪا سنڌ گزرات ۽ راجپوتانا کي پاڻ ۾ ڳنڍي ٿي، سا ڪا معمولي ڪانه آهي. انگريزي شهنشاهت تمام وسيع آهي ۽ فقط هڪ ريلوي لائين تي مدار رکندڙ مواصلات تي ڀروسو ڪرڻ نهايت خطرناڪ آهي. اتر ۾ رهندڙ انگريزي فوجن کي ڪمڪ پهچائڻ جي ضرورت کي ڏاڍيءَ شدت سان محسوس ڪيو ويو آهي. خشڪيءَ جي مناسب رستن جي اڻ موجودگيءَ ڪري هاڻي جيڪا ڊيسا ڏانهن فوجي ڪمڪ رواني ڪئي وئي آهي، شڪ آهي ته اها اتي پهتي به الائي نه."

باب ڇهون

انڊس اِسٽيمر فلوٽيلا

سنڌو ۽ ان سان هلندڙ تجارتي آمدرفت. ٻيڙيون ۽ آگبوٽ. ريلوي ۽ آگبوٽن جي آمدرفت ۾ لاڳاپو. ان بابت مقامي اختياري وارن جو اظهارِ خيال. سرڪاري لکپڙهه. ڪميشن جي مقرري. پنجاب جي رپورٽ. درياهه وسيلي جهاز رانيءَ.

ڪوٽڙي حيدرآباد جو درياهي بندر آهي جيڪو سنڌ ريلوي جو اتريون ٽرمينس آهي. ڪراچيءَ کان ريل هلي هتي اچي دنگ ڪندي آهي. هتان کان ملتان تائين 570 ميلن جو پنڌ آهي، جنهن لاءِ مستقل طور تي آگبوٽن جي آمدرفت جاري آهي. سنڌوءَ جي هن ڀاڱي کان ٻاهر وچي چوڙ واري علائقي جي سوڙهن ڦاٽن مان هاڪاري ڪراچي واري جوءِ جي اوسي پاسي آمدرفت قائم ڪري ڪونه سگهندا. جيڪڏهن فوج سان لاڳاپيل ساز سامان ڪراچي بندر تي لهندو ته ريل وسيلي ڪٽي ان کي اچي ڪوٽڙيءَ پهچائيندو. انڊس فلوٽيلا جي نگران عملدار جو چوڻ آهي ته هن طريقي سان حڪومت جو الاهي ناڻو بچي پوندو. ان کان پوءِ ڪوٽڙي کان ملتان تائين اندرون ملڪ لاءِ سگهارن آگبوٽن جي آمدرفت جاري آهي.

موجوده دور ۾ ڪافي فوجي سامان ڪراچيءَ ۾ لٿو پيو آهي جيڪو هتان جي بيڪار ڏيهي ٻيڙين ۾ ڪچي ملتان موڪليو ويندو ۽ اهو ماڳ ڪراچي کان 800 ميل وٿيرڪو آهي. هن سامان کي اتي پهچڻ ۾ پورا پنج مهينا لڳي ويندا. سال 1855ع دوران اهڙو سامان ٻيڙين وسيلي ڪٽايو ويو هو، جنهن تي حڪومت جو 150.000 پائونڊ خرچ آيو هو. ريل رستي اهو هڪ ڏينهن اندر ڪراچي کان ڪوٽڙي پهچي ويندو. اتان کان وري آگبوٽ ساڳيو سامان ڪٽي هفتي کن جي ٿوري عرصي ۾ وچي پنجاب پهچائيندا.

1846ع دوران مون حڪومت کي بنگال ۾ ريلوي شروع ڪرڻ ان کي درياهي آمدرفت سان ڳنڍڻ جي صلاح ڏني هئي. انهيءَ طريقي پراڻي سفر واري نموني کي ختم ڪرڻ کان سواءِ سفر ڪرڻ جو هڪ نئون

طريقو متعارف ڪرائڻو هو. جهڙي طريقي سان گنگا درياه سان آمدرفت جو نئون سلسلو جاري ڪيو ويو آهي. آمدرفت جو اهو ساڳيو سلسلو سنڌوءَ جي وهڪري سان به شروع ڪيو وڃي.

مون هميشه هن ڳالهه تي ويچاريو آهي ته هندستان اندر ريل واري آمدرفت کي درياهي آمدرفت سان ڳنڍيو وڃي. هن ڳالهه تي به سوچيو آهي ته جتي درياه ۾ پيڙن وسيلي آمدرفت ٿي نه سگهي ته درياه ۾ موجود اهڙيون اوٽايون دور ڪيون وڃن. جتي وري درياهي وهڪرا آگبوٽن جي آمدرفت جهڙا آهن ته اتي سڌو ريل ساخت جا آگبوٽ هلايا وڃن. جتي اهڙا وهڪرا آگبوٽن هلائڻ جهڙا ڪونه آهن، اتي ڏيهي قسم جون پيڙيون ڪتب آنديون وڃن ۽ انهن کي ريلوي آمدرفت سان ڳنڍيو وڃي. ڇاڪاڻ ته جتي آمدرفت تمام گهٽي آهي ۽ وهڪرا پيڙين يا آگبوٽن جي آمدرفت لاءِ مناسب ڪونه آهن يا علائقو سڌو سڌو آهي منجهس ڪي طبعي روڪون ڪونه آهن، ته اتي ريلوي آمدرفت وڌيڪ بهتر ٿيندي.

منهنجو خيال آهي ته بنگال ۾ به هوريان هوريان ريل جي آمدرفت کي روشناس ڪرايو وڃي. جتي جهاز رانيءَ لائق درياهي وهڪرا نظر ايندا. آمدرفت به تمام گهٽي آهي. اهڙي آمدرت ريلوي بدران درياهي وهڪرن وسيلي عمل ۾ ايندي آهي. جيڪڏهن وڌو فائدو نظر آيو ته ائين به ڪري سگهجي ٿو. ڇاڪاڻ ته جيڪڏهن رفتار کي نظر انداز ڪجي ته هي آمدرفت وڌيڪ سستي ۽ محفوظ به آهي. مثال طور راجمحل پاسي وارو جيڪڏهن 180 ميل ريل رستو تيار ڪيو ويو آهي ته اهو سندر بند واري 528 ميل ڊگهي ۽ خطرناڪ جهاز راني دوران ائن مهينن لاءِ ڪم اچي سگهي ٿو. ان ڪان سواءِ گنگا جا هوگليءَ ۾ وهندڙ نوديا وارا ڦاٽ باقي ڇئن مهينن لاءِ غير يقيني پاڻيءَ واري آمدرفت لاءِ ڏکيا هوندا آهن. ان موسم دوران اهو 180 ميل ڊگهو ريل رستو ڪم اچي سگهندو.

هاڻي اسان گنگا کان ڦري سنڌو ۽ ان جي پرتي ڪندڙ شاخن

ڏاڍهن اچون ٿا. مان حيدرآباد کي راجمحل ۽ ملتان کي الهه آباد جي ماڳن تي سمجهي اهڙي ساڳي سڌ ريل آمدرفت جي سوچي سمجهي سفارش ڪريان ٿو، جنهن تحت ڪراچي کان حيدرآباد تائين ريل جي پٽڙي وڇائي ويندي. ان ڪري چوڌ واري علائقي جي ڏنگن ڦڏن ڦاٿن وسيلي درياهي آمدرفت مان به جند ڇٽي پوندي، جيڪا سفر ۾ گهڻي دير لڳائي ڇڏيندي آهي. ريل وسيلي درياه جي ان ٽاڪ وٽ پهچي وڃبو جتان ملتان تائين پورا 570 ميل آگبوٽن وسيلي درياهي آمدرفت ٻارهن ئي مهينا جاري آهي.

ڏسڻ ۾ ائين آيو آهي ته سرڪار طرفان سنڌوءَ ۾ هلندڙ آگبوٽن جو ڀاڙو مختلف ماڻهن لاءِ ۽ مختلف موقعن تي هڪ جهڙو ڪونه رهيو آهي، تنهن ڪري شڪ شبهن پيدا ٿيڻ جو امڪان گهٽو هوندو آهي. اهڙا شڪ شبها دور ڪرڻ لاءِ مناسب انگ اکر هيٺ ڏجن ٿا.

سال 1852-53	دوران	ڪل رقم	50.291	رپيا ٿي
سال 1853-54	دوران	ڪل رقم	59.869	رپيا ٿي
سال 1854-55	دوران	ڪل رقم	67.891	رپيا ٿي

ساڳي عرصي دوران ڪٽ ستَ کان پوءِ صافي رقم:

پهرين	43.291
ٻي	49.267
ٽين	60.554

مٿي ڏنل انگ اکر اطمينان بخش آهن ۽ اهي شڪ شبها دور ڪرڻ ۾ مدد ڏين ٿا، جيڪي حڪومت طرفان شروع ڪرايل درياهي آمدرفت ۾ موجود سمجهيا ويندا هئا.

هاڻي سنڌوءَ ۾ جيڪي آگبوٽ هلايا وڃن ٿا، سي هن درياهي وهڪري جي خاص نقطئه نگاه کان.مناسب ڪونه ٿا لڳن ۽ امن امان واري دور ۾ به عام ضرورتن جهڙوڪ: ڀاڙي ڪرائي ۽ سفر کي منهن ڏيڻ لائق به ڪونه آهن. باقي فوجي هنگامي ضرورت کي ڪيتري حد تائين ڪاميابيءَ سان منهن ڏئي سگهندا، تنهن لاءِ ڪجهه به چئي ڪونه

ٿو سگهجي. تجارتي مال پاڻي واري آمدفت وسيلي رواني ٿيڻ جي آسري تي ڪراچيءَ ۽ ملتان ۾ پيو مهينن تائين سڙندو آهي ۽ ڪوبہ آگبوٽ ملي ڪونہ سگهندو آهي. مقامي حڪومت بالا اختياري وارن کي وڏيڪ آگبوٽ مهيا ڪرڻ لاءِ ڪيترا ڀيرا حڪم ڪيو آهي ۽ ڪين اهو بہ لکيو آهي وڏيڪ سڌريل ساخت جا آگبوٽ سنڌوءَ جي تجارتي آمدرفت ۾ شامل ڪيا وڃن.سنڌ ۽ پنجاب جا ريزيڊنٽ بہ انهيءَ ڳالهہ جا خواهشمند آهن تہ جهڙي طريقي سان خانگي آگبوٽ ترت ۽ تڪڙا اچي وڃي رهيا آهن تہ سنڌوءَ جي وهڪري واري سرڪاري تجارتي آمدرفت ۾ ساڳيو تڪڙو اڪلاءُ هئڻ گهرجي. انگلنڊ ۽ ڪراچيءَ جي وچ ۾ ريلوي ۽ آگبوٽن جي تڪڙي اچ وڃ ۽ پاڻ ۾ سڌو لاڳاپو هئڻ کپي.

ساڳي اختياري وارن جي بيان جي آڌار تي پوري پڪ سان چئي سگهان ٿو تہ ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس تمام ٿورن نون آگبوٽن لاءِ حڪم ڏنو آهي، جيڪي سنڌوءَ ۾ هلندڙ ڪنارن آگبوٽن جي اچي جاءِ والاريندا ۽ انهن وسيلي تجارتي آمدرفت جي وڌڻ جو ڪوبہ امڪان ڪونہ آهي.

ساڳي اختياري جو هي بہ بيان آهي تہ، ” مون کي سرڪاري اهلڪارن باربار ائين پئي چيو آهي تہ جيترو سامان آگبوٽ ڍوئي سگهندا آهن، ان کان ٻيڻو روانگيءَ جي اوسيڙي ۾ پيو سڙندو آهي ۽ اهڙي سامان جي ڪرائي وٺڻ کان انڪار ڪيو ويندو آهي. ڇاڪاڻ تہ آگبوٽ ٿورا هوندا آهن ۽ سمورو سامان ڍوئڻ جو آسرو ڪونہ هوندو آهي. پر جيڪڏهن گنجائش هوندي تہ وڏيڪ مال جي آمدرفت جا امڪان ٿي سگهن ٿا. سنڌوءَ ۾ هلندڙ سرڪاري آگبوٽ سيڪنڊ ڪلاس جا ڏيهي مسافر کڻڻ کان انڪار ڪندا آهن. خانگي ڪمپني واسطي منافعي ڪمائڻ جو هي نهايت سونهري وجهہ هوندو آهي. ڇاڪاڻ تہ هتان جا ڏيهي ماڻهو آگبوٽ جي اوسيڙي ۾ هوندا آهن.

” مون کي اهڙا ڪيترا مثال ياد آهن تہ پنجاب ڏانهن ويندڙ ڪراچي ۾ ترسيل تجارتي مال بمبئي واپس موڪليو ويو آهي. انهيءَ لاءِ تہ

جيئن ان کي پيننسولا ائنڊ اورينٽ ڪمپني جي آگبوٽن وسيلي ڪلڪتي معرفت پوءِ گنگا درياه سان پنجاب روانو ڪيو ويجي. ان جو ڪارڻ اهو آهي تہ سنڌوءَ ۾ هلندڙ آگبوٽ واندا ڪونہ آهن ۽ نہ وري مهينن تائين سندن ملڻ جو آسرو آهي."

ملتان کان مٿي درياهي سفر پاڻي گهٽ هجڻ ڪري ڏنگو ڦڏو ۽ ڏکيو آهي. اتي فقط ڏيهي ساخت جون ٻيڙيون ڪم ڏئي سگهن ٿيون جيڪي تانگهي پاڻيءَ ۾ بہ هلي سگهنديون آهن. ملتان کان لاهور تائين ۽ اتان کان امرتسر تائين علائقو اهڙو آهي جو سولائيءَ سان ريل پٽڙي وڇائي سگهجي ٿي. ڇاڪاڻ تہ اهو سارو علائقو سئون سڌو آهي ۽ وچ تي اهڙو ڪو وڏو درياه بہ موجود ڪونہ آهي جنهن کي پار ڪرڻ ڏکيو هجي.

مختصر تہ منهنجي خيال ۾، ريل جو هڪ حصو ڪراچيءَ کان حيدرآباد ۽ ٻيو حصو ملتان کان لاهور ۽ اتان کان امرتسر تعمير ڪري سنڌوءَ ۾ حيدرآباد کان ملتان تائين بهترين ساخت جي آگبوٽن سان پيچي ٻڌايو تہ اها هڪ عقلمندي جي ڳالهہ ٿيندي. ريل جي اها پٽڙي ناهڻ ۾ سولي هوندي. ناهي بہ جلديءَ ۾ سگهبي ۽ وڏيڪ سستي پوندي. ان سان گڏ سنڌوءَ جي ماتريءَ ۽ ان جي پرتي ڪندڙ شاخن وارن علائقن ۾ ريل کي بہ ڏاڍي سٺي نموني سان متعارف ڪري سگهبو.

مقامي اختيارين وارا ماٺهو جهڙوڪ سنڌ جو ڪمشنر مسٽر فريئر، سنڌ جو سپرنٽنڊنگ انجنيئر ڪرنل ٽرنر، پنجاب جو چيف ڪمشنر سر جان لارينس، ڪرنل گلئشفرڊ ايڪزيڪيوٽو انجنيئر لاهور، ميجر هيملٽن ڪمشنر ملتان ۽ مسٽر ايجورٽ ستلج پار علائقن جو ڪمشنر بہ هن مصنف جي اهڙي خيال سان سهمت آهن. ذڪر ڪيل پوئين ماڻهوءَ پنهنجا خيال هن ريت ظاهر ڪيا آهن:

"مڪيہ ۽ مستقل ترقي اها آهي تہ امرتسر يا لاهور کان ملتان تائين ريلوي جي اڏاوت شروع ڪجي.

جيتري قدر ملتان کان هيٺ آمدرفت جو سوال آهي تہ ان ۾ مسافرن واسطي وڏيڪ گنجائش رکي وڃي. آگبوٽ بہ آرامده هئڻ ڪپن جيڪي هاڻي آمدرفت جي نقطئہ نگاه کان بلڪل بيڪار ٿي چڪا آهن.

هيٺئين علائقي ۾ آمدرفت واسطي سنڌ ريلوي نهايت موزون آهي جيڪا آمدرفت سان لاڳاپيل سيئي ڳالهيون سٺي نموني سان سرانجام ڪري سگهي ٿي.

تجارتي آمدرفت جي نقطئہ نگاه کان هلندڙ آگبوٽ نهايت بيڪار آهن."

سنڌ ريلوي ڪمپني جي هنن اهم خيالن کان متاثر ٿي مقامي اختياري وارن بہ ان جي همت افزائي واسطي پنهنجي خيالن جو اظهار ڪيو آهي. انهن ڳالهين کي نظر ۾ رکي مون ايسٽ انڊيا ڪمپني جي ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس جي آڏو حيدرآباد کان ملتان تائين آگبوٽن وسيلي آمدرفت شروع ڪرڻ جو سوال رکيو آهي. ان سان گڏ ملتان کان اتر طرف لاهور ۽ امرتسر تائين ريلوي جي تعمير واسطي سروي ڪرائڻ جي رٿا بہ ڏني اٿم. اهڙي اهم رٿا کي هٿ ۾ کڻڻ لاءِ ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ سان هيٺين لکپڙهہ ڪئي وئي:

سنڌ ريلوي ڪمپني

گريشم هائوس، اولڊ براڊ اسٽريٽ

14-مارچ 1856ع

سائين!

ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس کي هندستان ۾ رهندڙ سندن نمائندي بمبئي حڪومت جي مشوري سان 26 جنوري تي خط لکي هڪ بورڊ ناهڻ جي گذارش ڪئي آهي. ان سان گڏ هيءَ رٿ بہ ڏني آهي تہ سروي سنڌ ريلوي ڪمپني معرفت ڪرائي وڃي. (ڏسو شامل خط 2). هن سروي جو مقصد ريلوي کي لاهور ڏانهن وڌائڻ آهي. سرڪاري اختياري وارن سان ٿيل لکپڙه جا حوالا حاشين تي ڏنا ويا آهن ۽ ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس جي ملاحظي واسطي انهن کي هن خط سان شامل ڪيو

ويو آهي.

(٢) مان ڪمپني طرفان گذارش ڪري رهيو آهيان ته اها ملتان کان لاهور ۽ امرتسر تائين ريل جي پٽڙي وڇائڻ جي نقطئه نگاه کان سروي ڪرڻ لاءِ بلڪل تيار آهي. جيڪڏهن ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس جو حڪم هجي ته هو اهڙي ڪم جي جلد شروعات ڪن. اهڙيءَ سروي تي ٿيندڙ خرچ جو جدا حساب ڪتاب رکيو وڃي. اها رقم سروي تي ٿيندڙ ڪم تي خرچ ڪئي ويندي.

(٣) عزت مآب ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس کي سنڌ جي ڪمشنر (شامل خط نمبر 1) چيف ڪمشنر پنجاب (شامل خط نمبر 7) ۽ بمبئي سرڪار (شامل خط نمبر 2) جي صلاح مشوري مطابق هلڻ گهرجي ۽ سنڌو ماٿري مان هڪ نهايت سڌريل مواصلاتي نظام قائم ڪرڻ گهرجي. بورڊ هن خيال جو آهي ته ڪراچي ۽ لاهور وچ ۾ ريل سان لاڳاپيل مواصلاتي نظام قائم ڪيو وڃي جهڙيءَ ريت ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس جي نمائندي ان سان گڏ ڪمپنيءَ جي انجنيئر جو خيال آهي، (ڏسو سندن شامل خط نمبر ٣ ۽ ۴). هن مان معلوم ٿئي ٿو ته سنڌو ماٿري ۾ تجارتي مواصلاتي نظام کي شروع ڪرڻ واسطي هي نهايت سونهري وجهه آهي جنهن تحت خشڪيءَ تي هلندڙ ٻاڦ واري ڪَل کي پاڻي واري ٻاڦ جي ڪَل سان ڳنڍي هلايو ويندو. سندن چيئرمئن، ان ڳالهه جي گهٽي وقت کان سفارش ڪندو آيو آهي.

(۴) مثال طور هن مواصلاتي نظام ۾ هيٺيون حصو منظور ٿي چڪو آهي، جنهن تحت ڄوڙ واري علائقي جي ڏکئي سفر کان پاسو ڪندي ڪراچيءَ کان حيدرآباد تائين ريل جي پٽڙي وڇائي ويندي. اتان کان وري ملتان تائين آگبوٽن وسيلي درياهي آمدرفت شروع ڪئي ويندي ۽ ملتان کان لاهور ۽ امرتسر تائين ريلوي پٽڙي جوڙي ويندي.

هن خط سان گڏ سنڌ جي ڪمشنر جو خط (نمبر ٦) ۽ پنجاب جي چيف ڪمشنر جو خط (نمبر ٧) شامل آهي، جن مان پتو پوندو ته مقامي اختياري وارا هن رٿا جي موڪل ڏئي ڪا آهن.

توهان جو

ڊبليو. پي- ائنڊريو (چيئرمين)   سر جيمس، سي. ميلِول K.C.B

حاشين تي ڏنل خط

(١) گورنر ۽ پريزيڊنٽ-ان-ڪائونسل بمبئي ڏانهن سنڌ جي ڪمشنر طرفان موڪليل خط. تاريخ 12 ڊسمبر 1855ع

(٢) بمبئي جي گورنر جي سيڪريٽري جو سنڌ جي ڪمشنر ڏانهن لکيل خط جي حصي ١ ۽ ٣ جو اختصار. تاريخ 2 جولاءِ 1855ع

(٣) ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس جيٓ نمائندي جو چيئرمئن ڏانهن لکيل خط. تاريخ 26 جنوري 1856ع

(۴) ريزيڊنٽ انجنيئر جو نمائندي ڏانهن لکيل خط جو اختصار. تاريخ16 جنوري 1856ع

(۵) ريزيڊنٽ انجنيئر جو سنڌ جي ڪمشنر ڏانهن لکيل خط. تاريخ 14 ڊسمبر 1856ع

(٦) سنڌ جي ڪمشنر جو پنجاب جي ڪمشنر ڏانهن لکيل خط جو اختصار. تاريخ 21 سيپٽمبر 1855ع

(٧) پنجاب جي چيف ڪمشنر جي سيڪريٽري جو سنڌ جي ڪمشنر ڏانهن تاريخ 23 آڪٽوبر تي لکيل خط جو اختصار ۽ ان سان گڏ پنجاب جي چيف ڪمشنر جو انگريز سرڪار ڏانهن لکيل خط جو اختصار.

ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ کي ملتان کان وٺي لاهور ۽ امرتسر تائين سروي ڪرڻ جا اختيار ڏئي ڇڏيا آهن. مسٽر وليم برونٽن هڪ ذهين سپرنٽينڊنٽ انجنيئر آهي، جيڪو پنهنجي اسٽاف لاءِ ڇهن انجنيئرن جي چونڊ ڪري 4 سيپٽمبر 1856ع تي انگلنڊ کان روانو ٿيو. جنهن هتي پهچي هڪ بهترين رٿا تيار ڪري ڪم ڪرڻ شروع ڪري ڏنو آهي. مسٽر برونٽن ۽ سندس اتالي جا ماڻهو هن رٿا

تي نهايت ايمانداريءَ اتساه سان ڪم ڪري رهيا آهن. مسٽر جان لارينس سندس هوشياريءَ ديانت سان ڪم ڪرڻ تي ڪيس گهڻو ساراهيو آهي.

(ڊبليو. پي. ائنڊريو سر جيمس. سي. ميلول ڏانهن هيٺيون خط لکيو)

گريشم هائوس، اولڊ براڊ هائوس

5 جنوري 1857ع

سائين!

ڏسندا منهنجو خط نمبر 74 تاريخ 14 مارچ، جنهن جي ڪاپي هن خط سان شامل ڪئي وئي آهي. مذڪوره خط ۾ ملتان ڪان وٺي لاهور ۽ امرتسر تائين ريل جي پٽڙي وڇائڻ لاءِ سروي جو احوال قلمبند ڪيل هو. ڇاڪاڻ ته امرتسر ۽ لاهور ڪان وٺي سمنڊ تائين ريل جي پٽڙي وڇائڻ ۽ آڳبوٽن وسيلي آمدرفت شروع ڪرڻ جي هڪ جامع رٿا جوڙي وئي آهي. ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس اهڙيءَ سروي جي اختياري سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ جي حوالي ڪري ڇڏي آهي. ان جو ڪارڻ اهو آهي ته سنڌوءَ ۽ ان جي ڀرتي ڪنڌ شاخن مان هلندڙ آڳبوٽن واري آمدرفت حڪومت ۽ اتان جي عام ماڻهن جي ضرورت پوري ڪرڻ ۾ ناڪام ثابت ٿي.

(٢) مان اوهان کي گذارش ڪرڻ جو اعزاز حاصل ڪري رهيو آهيان ته اوهان ڪمپني بهادر جي آڏو سنڌوءَ جي جهاز رانيءَ واسطي هڪ رٿا آڏو رکي جيڪا حيدرآباد کان ملتان تائين، 570 ميل ڪم ڪندي. هن مان پهريون ماڳ سنڌ ريلوي جو آخري ڇيڙو ۽ ٻيو ماڳ پنجاب ريلوي جو شروعاتي ٿاڪ آهي ۽ هن رٿا تي هاڻي سروي جو ڪم هلي رهيو آهي.

(٣) سنڌو ماٿريءَ ۾ ريلوي جي شروعات سنڌوءَ ۾ سڌ ريل آڳبوٽ آمدرفت سان گڏ ٿيندي. اقتصادي طور هي طريقو نهايت سستو پوندو جنهن سان پنجاب ۽ ان جي اوسي پاسي وارن علائقن جي

ڪراچي سان آمدرفت شروع ٿي ويندي، جيڪو پنجاب ۽ ان جي پر وارن خطن جو هڪ فطري بندر آهي. هن قسم جي رٿا کي سنڌ ۽ پنجاب مقامي اختيارين جي بہ اجازت مليل آهي.

(۴) ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس هن حقيقت کان پوري ريت واقف آهي تہ مسٽر فريئر ۽ سر جان لارينس پنهنجي راءِ جو اظهار ڪري چڪا آهن. هنن ٻنهي مان پوئين ماڻهو هندستان سرڪار کي لکي پنهنجي خيالن جو هن ريت اظهار ڪيو آهي:

”حقيقت اها آهي تہ اهي ٻئي ڳالهيون جهڙوڪ: ريلوي جي اڏاوت ۽ آگبوٽن وسيلي درياهي آمدرفت نهايت ضروري آهن. پر پنجاب لاءِ اهو اهم مسئلو هو جيڪو هاڻي حل ٿي رهيو آهي. ڇاڪاڻ تہ انهن ٻنهي طريقن جي آمدرفت سان پنجاب ۽ ان جي پرپاسي وارن علائقن جو ڪاپي جو تيار تيل سامان ٻاهر نڪرڻ واري اڪيلي ڳتي ڪراچي بندر وٽ پهچندو.“

”ريل جي پٽڙي تعمير ڪرڻ واسطي دوآبي وارو هيءَ علائقو نهايت هموار ۽ سئون سڌو پٽ آهي. پر اهڙي رستي کي پڪي ڪرڻ جا ذريعا ڪجهہ گهٽ آهن يا تہ وري آهن ئي ڪونہ. جيتري قدر پاڻيءَ جي آمدرفت جو تعلق آهي تہ وڏن طاقتور آگبوٽن بدران گهٽا ۽ ننڍڙا آگبوٽ ڪتب آندا وڃن جيڪي تانگهي پاڻيءَ ۾ بہ هلڻ جهڙا هجن. پنجاب جي هن چيف ڪمشنر پبلڪ ورڪس ڊپارٽمينٽ جي عام اضافي جي فقط مٿي بيان ڪيل ڪمن کي اڳتي وڌائڻ لاءِ زور ڀريو آهي. سندس خيال آهي تہ جيڪڏهن اهڙن ڪمن کي هٿن ۾ ڪنيو ويو تہ هن ۽ اوسي پاسي وارين ايراضين جي اپت جي وسيلن جي ترقي واسطي ڪارئتي ٿيا. هنن ڪمن جي ڀيٽ ۾ ٻيا ڪم شايد ايترو مددگار نہ ٿين.“

(۵) ملتان جي ڪمشنر ميجر هيملٽن تازو هاڻي جڏهن انگلنڊ ۾ موجود هو تہ هن ڳالهہ تي گهڻو زور ڏنو هئائين تہ پاڻي ۽ ريل وسيلي سڌريل آمدرفت ملڪ جي ترقيءَ لاءِ نهايت ضروري آهي ۽ خاص طور سنڌوءَ جي ڪنارن وارن علائقن لاءِ اهڙي آمدرفت نهايت ضروري هئي.

پنجاب جي چيف انجنيئر ڪرنل نئپيئر بہ سندس ڳالهہ جي پنيرائي ڪئي آهي ۽ مون کي بہ پڪ ڏياري آهي تہ ملتان کان لاهور ۽ اتان کان امرتسر ريل جي پٽڙي ڪڍهن بہ ڏکيائي جو سبب ڪانہ بنبي ۽ هن سان پنجاب جي آبپاشي نظام بہ متاثر ڪونہ ٿيندو.

(٦) جيڪڏهن هن جي لاءِ اجا بہ ڪنهن بحث مباحثي جي ضرورت آهي تہ مان ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس کي سندن 4 جون واري خط جي ياد ڏياريندس جنهن ۾ هنن پاڻ قبول ڪيو آهي تہ سنڌوءَ وسيلي هلندڙ آمدرفت ضرورت کان گهٽي گهٽ آهي. ان خط ۾ اهو پڻ بيان ڪيو ويو آهي تہ " ان جي ضرورت محسوس ٿي رهي آهي تہ آمدرفت جي هن مسئلي کي منهن ڏيڻ واسطي خانگي ڪمپنين جي سهائتا ونڻ گهرجي. هن ڪري پاڙن جي گهٽتائيءَ جو بہ امڪان ٿي سگهي ٿو. جاڪان تہ پاڙا تمام وڏا ورتا وڃن ٿا جنهن جي شڪايت عام ٿي وئي آهي.

(٧) سنڌ ۽ پنجاب جي ڪل ايراضي 130.000 ميل آهي جنهن ۾ رياستون بہ شامل سمجهيون وڃن. سندن ڪل آدمشماري 25,000,000 آهي. ٻنهي صوبن ۾ يورپي ۽ ڏيهي فوج جو انگ 70000 آهي جنهن مان 15000 يورپي آهن. سياسي نقطئہ نظر کان سنڌو وسيلي مواصلات جو سڌاريل نمونوتمام ضروري آهي جيڪو ڏينهئون ڏينهن وڌيڪ ضروري ٿيندو پيو وڃي. تجارتي، سماجي ۽ ملڪ جي پنهنجي ضرورت ڪري آمدرفت جي هن نهايت اڳاتي وسيلي کي سڌارڻ جي اهميت بہ محسوس ٿي رهي آهي.

(٨) سنڌو ڪشمير کان وٺي سمونڊ تائين هينئر انگريزن جي هٿ ۾ آهي. انگريز هڪ طاقت آهي. جيڪڏهن ان کي صحيح نموني سان سمجهيو وڃي ۽ ان کي سياٽپ سان ائين سوچڻ کپي تہ ساري وچ ايشيا جي تجارت جي ڪنجي جڻ انگريزن وٽ آهي. ائين فقط تڏهن ٿي سگهي ٿو جڏهن فتح ڪيل نوان ملڪ سنڌ ۽ پنجاب سڪيا ستابا ۽ ريان ڪيان هوندا. (١) جيڪڏهن سنڌ جي موجوده پيداواري وسيلن کي

ڏاهپ ۽ ڏات سان هن تجارتي مقصد واسطي ڪتب آندو ويو تہ نہ فقط اهو اسان جي هنن صوبن واسطي بي انتها فائدي وارو ثابت ٿيندو، پر يورپ جا اهي واپاري جيڪي هاڻي ڪراچيءَ ۾ رهندا آهن، تن جو واپار هڪ طرف پنجاب ڪان ٿيندو دهليءَ جي اولهہ وارن علائقن تائين پکڙجي سگهي ٿو، تہ ٻئي طرف ڪان يورپ جو تيار مال افغانستان واري ماٺري اڪري وڃي هرات، خيوا، بلخ ۽ بخارا تائين پهچندو.

(۹) جيڪڏهن اختياري وارن جي منشا مطابق ڪم ڪيو ويندو ۽ ان ۾ هندستان جي اتر اولهہ وارن اهم علائقن جي تحفظ جو خيال رکيو ويندو تہ مان هيءَ گذارش ضرور ڪندس تہ جهڙي نموني سان جن شرطن سان سنڌ ريلوي ڪمپني کي ڪم ڪرڻ جي اجازت ڏني وئي آهي ۽ جن شرطن تي هن کي 250,000 پائونڊ مهيا ڪيا ويا آهن يا جن اصولن ۽ قانون تحت هندستان جي ٻين علائقن ۾ ريلوي پٽڙي وڇائجي رهي آهي يا جهڙي نموني سان سنڌوءَ وسيلي آگبوٽن واري هڪ سٽريل آمدرفت شروع ٿي رهي آهي، تہ اها ساڳي سهوليت انهن علائقن ۾ بہ شروع ڪئي وڃي، جتان هن درياه جو وهڪرو گذرندو آهي. ڇاڪاڻ تہ اهي علائقا بہ تجارتي طور نهايت تيزيءَ سان ترقي ڪري رهيا آهن.

(۱۰) مٿي بيان ڪيل رقم حيدرآباد ۽ ملتان وچ ۾ هلندڙ ڏهاڙي واري آگبوٽي آمدرفت کي سٽارڻ ۾ مس ڪم اچي سگهندا. ان سان گڏ هن رقم مان اهم جڳهن تي پٽڻ جي سٽاري واڌاري ۽ نيٽي جيٽي جي اڏاوتن لاءِ بہ خرچ ڪري سگهبو. پر اها رقم حڪومت جي ضرورت ۽ تجارت جي گهرجن ۽ طلبن مطابق هوندي.

(۱۱) ان نقطي تي پهچڻ ڪان اڳ ۾ ان تي ويچارجي تہ جديد طرز جا ڪهڙا آگبوٽ سنڌوءَ جي وهڪري واري آمدرفت لاءِ ڪتب آندا وڃن، هن ڳالهہ جو اضافو ڪرڻ ضروري آهي تہ هن ملڪ ۽ آمريڪا جي اختياري وارن ڪان هن معاملي ۾ صلاح مشورا ورتا پيا وڃن ڇاڪاڻ تہ ڪين هن ڏنڏي جي معاملي ۾ هڪ وسيع عملي تجربو آهي.

اهڙين پيچا ڳاڇائن جي نتيجن کان پوءِ عزت مآب ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس کي منظوريءَ لاءِ رٿا پيش ڪئي ويندي.

اوهان جو نهايت فرمانبردار

ڊبليو. پي. ائنڊريو (صحيح)

سر جيمس سي. ميلول ڏانهن.

سر جيمس سي. ميلول جو ڊبليو. پي. ائنڊريو ڏانهن لکيل جوابي خط

ايسٽ انڊيا هائوس

4 مارچ 1857ع. محترم ائنڊريو.

سائين!

اوهان جو 5 جنوري وارو لکيل خط پهتو، جيڪو مان ايسٽ انڊيا ڪمپني جي ڊائريڪٽرس جي خدمت ۾ پيش ڪيو. ان خط ۾ اها رٿ ڏني وئي هئي ته سنڌ ۽ پنجاب ريلوي ڪمپنين کي ڳنڍڻ واسطي سنڌوءَ وسيلي آڳبوٽن جي آمدرفت شروع ڪئي وڃي.

ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس وٽ ڪن ٻين ڌرين به اهڙا منصوبا روانا ڪيا آهن. هيءَ ڪورٽ ڪنهن آخري فيصلي ڪرڻ کان پهريان هن رٿا بابت هڪ تفصيلي منصوبو ڏسڻ ۽ ان تي غور ڪرڻ چاهي ٿي، جنهن جو خاڪو اوهان ڏانهن موڪلي رهيا آهيون. هن کان علاوه اوهان کي هيءَ گذارش به ڪجي ٿي ته ان رٿا کي عملي جامي پارائڻ لاءِ ڪهڙي طريقي سان ڪم ڪيو وڃي، تنهن بابت به هڪ تفصيلي سمجهاڻي تيار ڪري رواني ڪندا ته اهي ڪهڙي قسم جا آڳبوٽ هجن ۽ سنڌوءَ ۾ هر سال ڪيترا استعمال ڪيا وڃن يا اهي ڪيترن سالن تائين سفر ڪن ۽ انهن جي آمدرفت جو دائرو ڪيترو وسيع هجي. هن حقيقت کان به آگاهه ڪندا ته ان جي پهرئين مرحلي ۾ ڪيترو خرچ ايندو. هن بابت اوهان وٽ جيڪا به معلومات آهي، سا هيڏانهن رواني ڪندا. انهيءَ لاءِ ته جيئن ڊائريڪٽرس طرفان مقرر ڪيل ڪميٽي ٻن منصوبن جو ڀيٽوار

اپياس ڪري سمجهي سگهي تہ انهن بنهي مان ڪهڙو ڪورٽ واسطي عملي جامي پارائڻ لاءِ وڌيڪ قابل قبول آهي.

اوهان جو فرمابردار نوڪر
جيمس سي. ميلوِل .

ڊبليو. پي. ائنڊريو جو جيمس سي. ميلوِل ڏانهن جوابي خط.

سنڌ ريلوي ڪمپني
گريشم هائوس اولڊ براڊ اسٽريٽ
تاريخ 20 اپريل 1857ع
سائين!

مون کي اوهان جي خط پهچڻ جو اعزاز حاصل آهي، جيڪو اوهان مون ڏانهن تاريخ 4 مارچ تي لکيو هو. منجهس سنڌوءَ ۾ آگبوٽن وسيلي آمدرفت شروع ڪرڻ واسطي ڏنل رٿا جو حوالو ڏنو ويو آهي جنهن کي سنڌ ۽ پنجاب ريلوي کي ڳانڍاپي طور ڪتب آڻي سگهجي ٿو. مون کي وڌيڪ اها بہ گذارش ڪئي وئي آهي تہ آئون ان رٿا جا تفصيل وڌيڪ ڪلئي نموني ۽ وستار سان سمجهايان تہ انهن جديد آگبوٽن جي ساخت ڪهڙي هجي ۽ في سال سنڌوءَ ۾ انهن جو ڪيترو تعداد ڪتب آندو وڃي ۽ ان آمدرفت جو دائرو ڪيترو وسيع هجي. ان کان علاوه پهرئين مرحلي ۾ ڪيترو خرچ اچي سگهي ٿو ۽ منهنجي وس ۾ جيڪا ڄاڻ آهي سا ايڏانهن موڪلي ڏيان.

(٢) عزت ماب ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس جي غور ويچار لاءِ مان جواب ۾ سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ جي هڪ ڏاهي انجنيئر مسٽر يارو جي تيار ڪيل هڪ نهايت تفصيلي ۽ بهترين رپورٽ موڪلي رهيو آهيان جنهن کان آئون بلڪل مطمئن آهيان. ڇاڪاڻ تہ هن اها ساري رپورٽ منهنجي هدايتن مطابق تيار ڪئي آهي، جنهن ۾ تجربيڪار آگبوٽ سان

ادارن جا خيال بہ شامل ڪيا ويا آهن، جن اهڙي قسم جا آگبوٽ تيار ڪرڻ جي آڇ ڏني آهي، جيـــــڪي درياهن جي تانگهي پاڻيءَ ۾ هلڻ جوڳا هوندا ۽ انهن جي ساخت خاص قسم جي هوندي ۽ سنڌوءَ وسيلي هلندڙ تجارتي آمدرفت سان سهمت ۽ پيچي هوندي.

(٣) آگبوٽن جي جديد ساخت جي ضرورت کي محسوس ڪندي فقط هيئن چئي سگهجي ٿو تہ گهربل آگبوٽ ۾ اهي گهربل ڳالهيون ضرور هجن، جيڪي مسٽر يارو جي تيار ڪيل رپورٽ ۾ موجود آهن ۽ مختلف آگبوٽ ساز ادارن اهڙا آگبوٽ ناهي ڏيڻ جون آڇون ڏنيون آهن. جن ۾ مسافرن ۽ واپاري وکر لاءِ وڏ ۾ وڏ سهوليتون موجود هئڻ کپن، بہ فوٽ پاڻيءَ کان وڌيڪ هيٺ لهي نہ سگهجي، ايترو طاقتور هجي جو سنڌوءَ ۾ اوپـارو ڏهہ ميل في ڪلاڪ جي رفتـار سان ويرين سامهون سفر ڪري سگهجي. انهيءَ لاءِ تہ جيئن حيدرآباد ۽ ملتان جي وچ ۾ اوپـاري لهواري سفر ۾ هڪ توازن رهي سگهي ۽ آخر ۾ سنڌ ۽ پنجاب ريلوي جي آخري اسٽيشنن جي وچ ۾ موجود فاصلو ساڍن چئن ڏينهن ۾ طئي ڪري سگهجي.

(۴) انهن سارين ڳالهين تي ڪراچي کان ڪوٽڙي تائين ريلوي کي نظر ۾ رکي سوچيو ويچاريو وجي، جيڪو حيدرآباد جو درياهي بندر آهي. هن ناتي ڪراچي کان ملتان تائين موجود فاصلو نهايت ٿوري وقت ۾ طئي ٿي سگهڻ جا امڪان آهن، جيڪو سراسري طور تي فقط پنج سو ٿي سگهي ٿـو اهو هاٿوڪي سنڌوءَ ۾ هلندڙ آگبوٽي آمدرفت جي وقت کان پنجوڻ تي گهٽ هوندو.

(۵) جيڪڏهن اوهان مون کان سائنس جي نقطئہ نگاہ کان سوال پڇندؤ تہ پوءِ مان هيءَ صلاح ڏيندس تہ:

(٦) پنهي ماڳن جهڙوڪ: حيدرآباد ملتان وٽان آمدرفت لاءِ گهٽ ۾ گهٽ پندرهن آگبوٽ هئڻ کپن ۽ ان کان پوءِ اها هر روز هر هڪ ماڳ وٽان شروع ٿي سگهي ٿي، جن جو مٿي ڪاٿي ذڪر ڪيو ويو آهي ۽ سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ هن مقصد واسطي عزت ماب ڪورٽ هٿان

اڳئي 250,000 پائونڊ منظور ڪرايا آهن. آگبوٽن جي لاءِ ترت قدم کنيا وڃن. انهن جي ڪٽڻ ۽ کوٽڻ جي ڪم لاءِ هتان جي انجنيئرن کي ڪم سان لڳايو وڃي. آس آهي تہ تياريءَ جي حڪم ڏيڻ کان ٻہ سال پوءِ پنج آگبوٽ تيار ٿي هندستان ۾ آمدرفت جوڳا ٿي پوندا. ايتري عرصي ۾ وري پنج ٻيا آگبوٽ نهي تيار ٿيندا ۽ آمدرفت ۾ شامل ٿي ويندا. اهو سلسلو ان وقت تائين جاري رهندو جيستائين آگبوٽن جو گهربل انگ نهي تيار ٿئي. جيڪڏهن حڪومت هن کان اڳ ان ڪم جي تڪميل چاهيندي يا ملڪي تجارتي ضرورت جيتري تڪڙ جي گهرجائو هوندي اوترو وڌيڪ تڪڙ ۾ هي ڪم پورو ڪري سگهجي ٿو.

(٧) حيدر آباد ۽ ملتان جي وچ ۾ آگبوٽن جي سفر لاءِ ڪل 570 جو فاصلو آهي. هنن مان پهريون ماڳ سنڌ ريلوي جي آخري اسٽيشن ۽ ٻيو ماڳ پنجاب جي پهرين اسٽيشن آهي، انهن ماڳن جي وچ تي ۽ مذڪوره فاصلي 570 ميل جي دائري اندر آگبوٽ سروِس ڪم ڪندي.

(٨) پنجن آگبوٽن تي ٽن لڳاتار سالن ۾ ايندڙ خرچ جو تفصيل هن ريت ٿي سگهي ٿو:

پهريون سال

پنج آگبوٽ ۽ انهن سان گڏ ڏهہ بارج ٻيڙيون	72000 پائونڊ
ورڪشاپ، مشينري ۽ درياهي بندرن تي ايندڙ خرچ	20000 پائونڊ
ڪل	92,000 پائونڊ

ٻئو سال

پنج آگبوٽ انهن سان گڏ ڏهہ بارج ٻيڙيون	72,000 پائونڊ

ٽيون سال

پنج آگبوٽ ۽ انهن سان ڏهہ ٻيڙيون	72,000 پائونڊ
متفرق خرچ	14,000 پائونڊ
ڪل	2,50,000 پائونڊ

پندرهن آگبوٽن ۽ ٽيهن ٻيڙين تي خرچ ٿيندڙ ڪل موڙي اها آهي.

(٩) آگبوٽ ڪيترا وسيع هئڻ کپن يا انهن سان گڏ هلندڙ ٻيڙيون

ڪيتريون ويڪريون هجن، تنهن بابت مسٽر يارو جي تيار ڪيل رپورٽ هن خط سان شامل ڪجي ٿي.

(١٠) جيڪڏهن هن قسم جي آمدرفت مان 20% به منافعو ٿئي ته به اهو گهٽو آهي. مون هن موضوع تي سنڌ جي ڪمشنر مسٽر فريئر، ملتان جي ڪمشنر، مسٽر هيملٽن، پنجاب جي چيف انجنيئر ڪرنل نئپيئر، پنجاب جي چيف ڪمشنر جي اڳوٽي سيڪريٽريءَ مسٽر ٽيمپل ۽ ٻين اختياري وارن سان تفصيلي ڳالهه ٻولهه ڪئي آهي ۽ هن نتيجي تي پهتو آهيان ته هن آمدرفت مان تمام گهٽو منافعو ملي سگهي ٿو.

(١١) عزت ماب ڪورٽ جي ڄاڻ واسطي هي عرض آهي ته گهٽ خرچ ۽ گهٽو منافعو آڳبوٽي آمدرفت جي سهٽي انتظام رکڻ سان ٿي سگهي ٿو ۽ سنڌوءَ وسيلي مذڪوره آمدرفت سنڌ ريلوي ڪمپني جي انتظام هيٺ ڏني وئي آهي. هن علائقي جي ريل جو ڪم به سندس حوالي ڪيو ويو آهي ۽ هيءَ ئي ڪمپني دريائي ۽ ريل جي آمدرفت کي پاڻ ۾ ڳنڍي، ڪراچي بندر سان ملائي هڪ ساريڪي نموني هلائڻ لاءِ ذميوارآهي.

(١٢) آخر ۾ هيءُ بورڊ هن نقطئہ نظر جو آهي ۽ جن اختياريءَ وارن سان مون صلاح مشورا ڪيا آهن، تن جو به اهو خيال آهي ته سنڌو ذريعي آڳبوٽن وسيلي جيتري سڌريل آمدرفت جلد قائم ٿيندي ايتري سنڌ ۽ پنجاب ريلوي جي تعمير ۽ ترقي واسطي وڌيڪ توقع ڪري سگهجي ٿي. هن کان علاوه عوامي خدمت جي نقطئہ نگاه کان به هي نهايت اهم نڪتو آهي ۽ انهن علائقن جي به هڪ ضرورت آهي، جيڪي سنڌوءَ ۽ انهيءَ جي ٻرتي ڪندڙ شاخن جي پاٽي وسيلي آباد آهن. جن ۾ وسندڙ ماڻهن ۽ اتان جي تجارت کي ڪراچيءَ پهچڻ تائين ڪو گس ڪونه آهي ۽ ٻاهر وڃڻ لاءِ ڪين ڪراچي کان سواءِ ڪو ٻيو ڳتو ڪونه آهي.

اوهان جو

مخلص

ڊبليو. پي. ائنڊريو.

سر جيمس سي. ميلوِل جو ڊبليو. پي. ائنڊريو ڏانهن موڪليل جوابي خط.

(اختصار)

ايسٽ انڊيا هائوس

تاريخ ١٧ جون ١٨٥٧ع

چيئرمئن سنڌ ريلوي ڪمپني.

سائين! مون کي ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ جي ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس وٽان اهو حڪم مليو ته مان اوهان کي هن حقيقت کان آگاه ڪريان ته سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ جي ڊائريڪٽرس جيڪا گذارش ڪئي آهي ته سنڌ جي آخري ريلوي اسٽيشن ڪوٽڙي ۽ پنجاب جي پهرين ريلوي اسٽيشن ملتان جي وچ ۾ آگبوٽي آمدرفت شروع ڪرڻ لاءِ سوچي رهي آهي ۽ هن رٿا کي عزت ماب ڪورٽ منظور ڪيو آهي. ان باري ۾ ڪورٽ جي راءِ آهي ته سنڌ ريلوي ڪمپني هن مقصد واسطي حصا جاري ڪري مطلوب رقم 250,000 پائونڊ ڪٺي ڪري. سنڌ ريلوي ڪمپني ۽ ايسٽ انڊيا ڪمپني جي وچ ۾ اهي ساڳيا شرط قائم رکيا ويندا جيڪي ريلوي واري ٺيڪي ۾ متعين ڪيا ويا آهن.

جيمس سي ميلول

اهڙيءَ ريت سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ سان ٺيڪي جا شرط شروط طئي ڪيا ويا ۽ ايندڙ سيشن جي پارليامينٽ اجلاس ۾ هڪ ائڪٽ پاس ڪري ان ڪمپنيءَ کي فنڊ گڏ ڪرڻ جا پڻ اختيار ڏنا ويا ته جيئن سنڌوءَ ۾ آگبوٽن وسيلي جديد قسم جي آمدرفت مهل سر شروع ڪري سگهجي. پر هن کان پهريائين سنڌو ماٿريءَ جي هن مواصلاتي نظام قائم ڪرڻ لاءِ ڪم شروع به ٿي چڪو هو.

سنڌو جي آگبوٽي آمدرفت جي قيام واسطي وڌيڪ معلومات حاصل ڪرڻ جي به ڪوشش ڪئي. گذريل سال جي سياري واريءَ رت ۾ ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ ميجر ڪرائوفرڊ. انجنيئر بمبئي سرڪار،

ڪئپٽن بالفور انڊين نيوي، (جيڪو مٿرن انجنيئرنگ ۾ هڪ تجربيڪار عملدار هو.) تي مشتمل هڪ ڪميشن جوڙي، جنهن کي يورپ جي مشهور درياهن ڊئنيوب ۽ رائين جي اپياس واسطي اوڏانهين موڪليو. ان ڪميشن جي تيار ڪيل رپورٽ هاڻي تازو سنڌ ريلوي ڪمپني کي وصول ٿي آهي.

سنڌوءَ ۾ هلندڙ آگبوٽن واري آمدرفت ۾ استعمال ٿيندڙ جهاز ڪيتري حد تائين مرمت ڪري سڌاري سگهجن ٿا يا ڏيهي قسم جي ساخت وارين ٻيڙين ۾ ڪهڙو واڌارو سڌارو ڪري انهن کي جديد بڻائي سگهجي ٿو، اهو سمورو احوال ٽرڊ پنجاب جي رپورٽ ۾ ڏنو ويو آهي. ان پورٽ ۾ ڏيهي ٻيڙين بابت حقيقتون هن ريت نظر ايندي يون:- اهي قديم نموني جون ٻيڙيون آهن. جنهن ڪاٺ مان ٻيڙيون ناهيون وينديون آهن، تنهن جي به هتي ڪمي ڪانه آهي. هماليه واري علائقي مان درياهن وسيلي هيٺ لوڙهي روانو ڪيو ويندو آهي. انهي قسم جي ٻيڙين جي قيمت 500 کان 600 روپيه (50 کان 60 پائونڊ) ٿيندي جيڪي 400 کان 600 مڻ يا 14 ٽن کان 21 ٽن بار کڻي سگهنديون آهن. سنڌن ترو تراڪڙو هوندو آهي. هلڪي بار تي اڍائي فوٽ مس پاڻي ۾ لهي سگهنديون آهن. جيڪڏهن مٿن گهڻو بار هوندو آهي ته چئن کان پنجن فوٽن تائين هيٺ پاڻي ۾ لهي سگهنديون آهن. اهي سال جا ٻارهن ئي مهينا پنجن درياهن وسيلي اتر کان ڏکڻ پيون ايندي يون وينديون آهن. 15 نومبر کان 15 جنوريءَ تائين جڏهن درياهن ۾ پاڻي تانگهو هوندو آهي ته ٻيڙين م بار هلڪو سٽيو ويندو آهي. ان رت ۾ به 200 مڻ بار کڻنديون آهن ۽ پاڻي ۾ به اڍائي فوٽ هيٺ لهي سگهنديون آهن. جيڪڏهن ٻيڙي ڪنهن ناهوڪي ڪاريگر جي ٺهيل هوندي ۽ مڪ چڪ ۽ سار سنڀال هوندس ته گهڻو وقت جٽي سگهندي آهي. انهن جو لاهور کان ڪراچيءَ تائين ڀاڙو هڪ روپيه يا ٻه شلنگ في مڻ يا 28 روپيه (ٻه پائونڊ 16 شلنگ) في ٽن هوندو آهي. ملتان کان ڪراچي ان جو اڌ ڪرايو لڳندو آهي. جيڪڏهن واءُ سٺائو ۽ رت ناهوڪي هوندي

تہ لاهور کان 35 ڏينهن ۾ ڪراچي پهچي وڃبو آهي. نہ تہ ڇهہ هفتا لڳي ويندا. ڪراچيءَ کان لاهور اوپاري سفر ۾ پورا پندرهن هفتا لڳن ٿا. درياه جي پيٽ ۾ واريءَ جي دڙن ڪري ڪين ڪڏهن جوکو بہ رسندو آهي. ڪڏهن وري ڪُنن جي ٽِڪَ جي بہ ور چڙهي ويندي آهن.

مصنف جو بيان آهي تہ "انڊس فلوٽيلا" جا آگبوٽ بمبئي سرڪار جي ملڪيت آهن. سندن آمدرفت فقط ڪراچيءَ کان ملتان تائين محدود هوندي آهي. ايڪڙ ٻيڪڙ مٿي ويندا آهن نہ تہ، نہ. پر سانوڻ جي وسڪارن دوران جڏهن پاڻي چاڙهہ ۾ ايندو آهي تہ ڪڏهن سنڌوءَ وسيلي ڪالاباغ، جهلم سان مٿي وڃي جهلم ۽ راويءَ وارو وهڪرو وٺي لاهور ۽ ستلج سان اڳتي وڃي فيروزپور تائين پڻ پهچندا آهن. عام طور تي اهي پنجاب جي پنجن درياهن ۾ هلڻ جوڳا ڪونہ هوندا آهن. پاڻيءَ ۾ هيٺ گهٽي لهڻ ڪري سياري جو تانگهي پاڻي ۾ هلي ڪونہ سگهندا آهن. منجهن گهٽي جڳهہ ڪانہ هوندي آهي. عام مسافر، فوج، حڪومت جو سامان ۽ خزانو مٿن گهٽو سوار ڪيو ويندو آهي. ملتان کان ڪراچيءَ تائين هن جو ڀاڙو ١٠ يا ١٢ آنا في مڻ هوندو آهي، جيڪو ڏيهي ٻيڙين کان ٦٠ في صد يا ٨٠ في صد وڌيڪ آهي. لهوارو سفر ٻارهن ڏينهن ۽ اوبارو پنجويهہ ڏينهن وٺي ويندو آهي. انهن آگبوٽن جون اوڻايون ۽ خوبيون تہ حڪومت ٻڌائي سگهي ٿي، جنهن جي اهي ملڪيت آهن. جيتري قدر پنجاب جو تعلق آهي تہ اهي هتي هڪ حد تائين ڪم اچي سگهن ٿا. هن علائقي ۾ هنن آگبوٽن جو انگ ايترو گهٽو بہ ڪونہ آهي. جيڪڏهن آهن تہ اهي ننڍا آهن ۽ سهانگا بہ آهن، پر اهي هن علائقي جي اپٽ ٻاهر ڪٽي وڃڻ جي لائق ڪونہ آهن."

اهم ڪاغذن ۾ آمدرفت جو ڏنل حال احوال بہ گهٽو اطمينان بخش آهي. "ڪجهہ وقت اڳ جي ڳالهہ آهي تہ هڪ سِول عملدار مٺڻ ڪوٽ ۾ رهندو هو. هيءَ ماڳ پنجند کان ٿورو هيٺ آهي. جتي هيٺ يا مٿي ويندڙ ڏيهي ٻيڙيون اچي بيهنديون آهن. مذڪوره عملدار سنڌوءَ سان هيٺ ۽ مٿي ويندڙ ٻيڙين جو انگ هڪ رجسٽر ۾ قلمبند ڪيو آهي

جنهن مطابق 1855-56ع واري سال جي تيئن تِماهيءَ ۾ لهواري طرف ويندڙ ٻيڙين جو تعداد 668 آهي جن تي لڏيل مال جو وزن 241180 مڻ يا 8613 ٽن هو. جڏهن ته اوپارو ويندڙ ٻيڙين جو انگ 159 ۽ لڏيل مال جو وزن 23376 مڻ يا 835 ٽن هو. اهڙيءَ طرح هيٺ ۽ مٿي ويندڙ ٻيڙين جو ڪل انگ 827 لڏيل مال جو وزن 264561 مڻ يا 9417 ٽن هو. ٻيڙين جو اهو انگ ماضيءَ جي ڀيٽ ۾ تمام گهٽ آهي. سال جي مختلف چوٿاين جو جيڪڏهن ڀيٽوار اڀياس ڪبو ته پتو پوندو ته آمدرفت وڌي رهي آهي. حقيقت ۾ اها آهي ته ڏينهون ڏينهن آمدرفت وڌي رهي آهي. ڏسڻ ۾ ائين اچي ٿو ته اهڙي آمدرفت جي ڪل سامان جو وزن ڏهه لک مڻ يا 35714 ٽن ساليانو آهي. ڏنو وڃي ته ڪيترين ڏکياين هوندي به پاڻيءَ وسيلي آمدرفت اڄرج جي حد تائين وڌي وئي آهي. جيڪڏهن سائنس جي سهڪار سان اهي مشڪلاتون دور ڪيون وڃن ته اها آمدرفت الائي ڪيترو وڌي سگهي ٿي. 1855ع واري سال ۾ سٽيءَ ۽ السيءَ جي ٻج جو اگهه چڙهي ويو ته سرڪار کي 250,000 مڻ يا 8928 ٽن اپت ٿي ڪراچي رواني ڪرڻ مان محسوس ٿيو ته ايتريون ٻيڙيون ضرور موجود هونديون، جيڪي وقت سر هٿ ڪري سگهيون ٿي ويون. (۲)

موجوده دور ۾ ته حالت اها آهي ته ڪي سکر ماڻهو هر پندرهين ڏينهن ايندڙ جهاز جي اوسيڙي ۾ پالڪي يا ڊيڪ واسطي ڪرائي ادا ڪرڻ لاءِ تيار هوندا آهن. باقي ٻيا بمبئي يا يورپ ڏانهن ويندڙ مسافر يا روانو ڪيل سامان ڏيهي قسم جي جڏي سڏي آگبوٽ تي سٽي چڏيندا آهن. اهو آگبوٽ الله تي آسرو رکي اڳتي هلندو آهي، سو درياهن جي ورن وڪڙن مان هلندو اوتڙن ۾ ڦاسندو الاهي ڏچن کي منهن ڏيندو وڃي منزل تي رسندو آهي. بنگالي ۽ هندستاني مانجهي به اياڻا هوندا آهن، پر پنجابين جي ڀيٽ ۾ وڏيڪ چاڻو ۽ هوشيار آهن. ڪين آمدرفت جي ايڏي چاڻ ڪانه هوندي آهي. پنجاب يا ستلج پار وارن علائقن جا ماڻهو ۽ واپاري وڪر به هي درياهي رستو ڏئي اوڏهين ويندا آهن.

ڪلڪتي ڪان ڦري اوڏاهين وڃڻ ڪري فاصلو پورو 1500 ميل وڌي وڃي ٿو. ماڻهو ايڏي وڏي خشڪي جي سفر ڪان ضرور لهرائيندا. ڀاڙي جو خرچ بہ تمام گهڻو ٿيندو. خطرو بہ گهڻو جيڪو سنڌوءَ ۾ ستلج واري درياهي سفر ڪان بہ وڌيڪ. اهڙي سفر ۾ چار پنج مهينا تہ ضرور لڳن. هن عرصي دوران موسم جي سٺي يا خراب هجڻ جا بہ امڪان هوندا آهن. رستي ۾ واپاري وکر خراب بہ ٿي سگهي ٿو. خشڪي وارا رستا گندا. قافلن سان هلندڙ جت ۽ گاڏر بہ اڏنگا. رکواليءَ لاءِ رکيل پهريدار بہ الائي ڪهڙيءَ ذهنيت وارا. (۳) اهي سڀ مسئلا آڏو ايندا آهن.

باب ستون

پنجاب حڪومت جي رپورٽ. سپرنٽينڊنگ انجنيئر ڊبليو. برٽن جي رپورٽ. رستن جو تعداد. لاهور وٽ راوي تي ٺهيل ٻيڙين جي پل پرسان آمدرفت جي صورتحال زمين جي مٽاچري جي سنوت بابت ڏنل جدولون. سرڪاري لکپڙه. جان لارينس جو نقطہ نظر. منظوري ڪان پوءِ ڪم جي شروعات.

مٿي اها حقيقت واضح ٿي چڪي آهي، جنهن ۾ ٻڌايو ويو آهي تہ ڪيئن سنڌوءَ ۾ ريل وسيلي سمنڊ ڪان وٺي ملتان تائين، سنڌو ماٿريءَ مان آمدرفت ٿي سگهي ٿي. هاڻي باقي اها ڳالهہ رهيل آهي تہ ملتان ڪان مٿي لاهور تائين آمدرفت جو طريقو ڇا هوندو. سنڌو ماٿريءَ جي اترئين پاسي ريل واري آمدرفت جي طريقي تي مقامي اختيارين وارا بلڪل متفق ٿي چڪا آهن، نتيجي ۾ سنڌ ويلوي بورڊ، انڊيا هائوس، ملتان ڪان لاهور ۽ اتان ڪان امرتسر واري علائقي جي سروي لاءِ موڪل جي گهر ڪئي آهي. انهيءَ لاءِ تہ جيئن ريلوي بورڊ جي چيئرمئن طرفان آگبوٽي ۽ ريلوي آمدرفت کي پاڻ ۾ ڳنڍي ڪاميابيءَ سان هلائڻ جو جيڪو واعدو ڪيو آهي، سو پورو ٿي سگهي. انهي رٿا تي عملي طور ڪم ڪرڻ واسطي ٿوري وقت لاءِ پنجاب ريلوي ڪمپني ٺاهي وئي آهي. ان جو انتظام سنڌ ريلوي ڪمپني وارو ساڳيو ادارو سنڀاليندو. هن رٿا تي ڪم ڪرڻ لاءِ فنڊ بہ جلد ئي گڏ ٿي ويو. اهڙيءَ ريت جولاءِ سنہ 1856ع

۾ ايسٽ انڊيا ڪمپني طرفان سروي ڪرڻ جي موڪل ملي ۽ ڪم شروع ڪرڻ لاءِ ٽڪڙا بندوبست ڪيا ويا. سياسي ۽ تجارتي نقطئہ نگاہ کان ھن مٿين مرحلي جي آمدرفت کي پنھنجي ھڪ خاص اھميت ھئي، جنھن جو اندازو پنجاب حڪومت جي 1856ع واري رپورٽ جي اختصار مان بہ ڪري سگھجي ٿو جيڪو ھن ريت آھي:

" جيتري قدر پنجاب جي تجارتي ۽ ٻين مفادن جو تعلق آھي تہ ھڪ آمدرفت جي وسيلي جي شروعات ٿي رھي آھي، جيڪو اتر-اوڀر کان ھلي ڏکڻ-اولھہ طرف وڃي دنگ ڪري ٿو. اھو پنجاب واسطي ٻين سڀني کمن کان وڌيڪ اھم آھي. ھن سان گڏ شامل نقشي تي جيڪڏھن نظر ڊوڙائيندا تہ معلوم ٿيندو تہ اتر ھندستان قدرتي طور بہ ڀاڱا آھي، جن مان ھڪ گنگا ۽ ان جي ڀرتي ڪنڌڙ شاخن جي وھڪرن وارو خطو آھي ۽ ٻيو سنڌو جي وھڪري ۽ ان جي ڀرتي ڪنڌڙ شاخن جي ڪناري وارو علائقو آھي. اوڀر وارو پھريون مذڪوره علائقي وارو گنگا جو وھڪرو پنھنجي تجارت ۽ ڏن سان گڏ پنھنجي فطري ڳتي ڪلڪتي وٽ پھچي ٿو. ٻيو الھندو ڀاڱو، جنھن کي جيڪڏھن فن ۽ سائنس جي سگھہ سان ڪارٽي ٿجي تہ پنجاب جي تجارت ان جي پنجن ندين جو گس ڏئي سنڌوءَ واري وھڪري جي واٽ وٺي نئين ايرنڌڙ بندر ڪراچيءَ وٽ پھچي سگھي ٿي. ھن بندر جي اوٿپ مان ائين لڳي ٿو تہ ھي ڪلڪتي جيان ڪڏھن اولھہ- ڏکڻ ھندستان جو نھايت شاندار بندر بڻجي ويندو، جڏھن تہ ڪلڪتو اتر-اوڀر ھندستان جو ھڪ مشھور بندر آھي. جيڪڏھن آگري ۽ دھلي وٽان اتر کان ڏکڻ ھڪ ڊگھو ليڪو ڪڍبو تہ ٻنھي ڀاڱن جي ھڪ قسم جي فطري سرحد نڪري ايندي. سڀ سھولتون جيڪي ايرندي ڀاڱي ۾ آھن، سي جيڪڏھن الھندي ڀاڱي کي ڏنيون وڃن تہ ڪڍيل ليڪي جي الھندي پاسي واري ساري تجارت مختلف مرحلا طئي ڪندي آخر سنڌوءَ وارو گس وٺي ڪراچيءَ وڃي دنگ ڪندي، جھڙي ريت ايرندي پاسي وارو واپار گنگا وارو گس وٺي ڪلڪتي وڃي توڙ ڪندو آھي. موجوده دور

۾ اهڙين سهوليتن جي اڻ هوند ڪري صفا اتر-اولهه وارن علائقن جي تجارت وڏن ڏچن ڪان پوءِ ايرندي پاڳي ڏانهن هلي ويندي آهي. جيڪڏهن سنڌوءَ وارو سڌو گس جڏهن جڙي راس ٿيندو ته اها ساري تجارت ڦري گهري اچي ڪراچيءَ ۾ ڪٺي ٿيندي. ڪراچيءَ جي هن بندر وٽ نه رڳو اتر-اولهه هندستان جو تجارتي مال اچي پهچندو، پر انگريز سلطنت ڪان ٻاهر وچ ايشيا جو واپاري مال سرندو سرڪندو نيٺ هتي اچي ٺڪاڻ ڪندو ۽ ان مال بدلي يورپي مال ڏنو ويندو. ان سان گڏي طرف (اوپارئين پاڳي جي پيٽ ۾) انگريز سرڪار جو سامان، فوجن جو هٿيار باروت ۽ يورپي سياحَ به گهڻا ايندا رهندا. ان جو ڪارڻ اهو آهي ته هندستان جي ٻين بندرن جي پيٽ ۾ هي بندر يورپ جي وڌيڪ ويجهو آهي."

الهندي پاڳي وارو آمدرفت جو هي گس نهايت اهم آهي. هن رٿا جو پهريون مقصد ڪراچي ۽ ملتان کي درياهي ۽ ريل رستي ڳنڍڻ آهي. هيءُ ماڳ ان ٺاڪ ڪان ٿورو مٿان آهي، جتي پنجاب جا پنج درياه اچي سنڌوءَ سان سنگم ڪندا آهن. پهرئين مرحلي ۾ ڪراچي ڪان حيدرآباد تائين ريلوي پٽڙي وڇائي ويندي، جنهن جو فاصلو ١٢٣ ميل آهي. ان جي اڏاوت جو ٺيڪو سنڌ ريلوي ڪمپني ڪنيو آهي. اتان ڪان پوءِ سنڌوءَ وسيلي ملتان تائين آگبوٽ هلايا ويندا. ملتان ڪان مٿي لاهور ۽ امرتسر تائين ريل پٽڙي وڇائي ويندي. بعد ۾ ڪلڪتي ۽ پشاور جي وچ تي "نارٿ ويسٽرن ريلوي" جي آمدرفت شروع ڪئي ويندي. ملتان ڪان لاهور ۽ امرتسر وارو ريل رستو پنجاب حڪومت لاءِ گهڻو اهم آهي. انگريز سرڪار به هن رٿا بابت پڇا ڳاڇا ڪرڻ شروع ڪئي آهي. هيءُ مناسب وقت آهي جو هن اهم ريل رستي جي خوبين ۽ سهوليتين جو هتي اپٽار ڪجي.

هن ريل رستي جي آخري اسٽيشن امرتسر هوندي. هيءَ شهر پنجاب جي نهايت اهم تجارتي مرڪز ڪان سواءِ اتر هندستان جو مشهور شهر پڻ آهي. هتان جي واپارين جو تعلق نه رڳو هندستان جي ٻين

واپاري شهرن سان آهي، پر سندن يورپ ۽ وچ ايشيا جي اهم ماڳن سان بہ انهن جو تعلق آهي. هتي تبيٽ جي ان جون مشهور تيار شيون، ڪشمير جون شالون، افغانستان جو خشڪ ميوو ۽ گرم مصالحو، ترڪي جا غاليــچا، بخارا جو پٽ، تاتار جي پشم ۽ ڪلون، روس جو ڇيٽ جو ڪپڙو ۽ چمڙو ايندو آهي. مال بدلي مال ۾ يورپ جو سوٽي ڪپڙو، لوهہ جو تيار مال، بنگال جو نهيل ڪپڙو، هندستان ۽ پنجاب جي ڪنڊ ڏني ويندي آهي، هن واپار مان پنجتيهہ لک پائونڊ ساليانو اپت ٿئي ٿي. هتي ايندڙ تجارتي مال جو وڏو حصو گرانڊ ٽرنڪ روڊ وسيلي ڪلڪتي کان ايندو ۽ اوڏانهن ويندو آهي. ڪجهہ حصو بمبئي کان ۽ بمبئي ڏانهن بہ موڪليو ويندو آهي، جيڪو وچ هندستان جي ڏکين رستن ۽ راجپوتانا جي رڻپٽ مان وڏي مشڪلات کان پوءِ منزل تي رسي ٿو. رستي جو ٽيون حصو سنڌوءَ ۽ ان جي پرتي ڪندڙ شاخن وسيلي آمدرفت آهي. ان کان پوءِ ساري آمدرفت ريل وسيلي ٿيندي. اها امرتسر، لاهور ۽ ملتان کان شروع ٿي رهي آهي، جيڪا نيٺ وڃي ڪراچي پهچندي. رٿا جي پوري ٿيڻ کان پوءِ انهن علائقن جون ٻاهر ويندڙ شيون ڪلڪتي معرفت برآمد ڪونہ ٿينديون. پر شرط اهو آهي تہ ڪراچي ڏانهن وڃڻ لاءِ اهڙيون سهوليتون موجود هجن. اهڙين شين جو پوءِ بمبئي ڏانهن وڃڻ جو ڪوبہ امڪان ڪونہ رهندو. اهي وچ هندستان جي ڏکين رستن مان گذرڻ بدران سولائيءَ سان ملتان رسنديون ۽ اڳتي وڃي ڪراچي نڪرنديون. ساڳيءَ ريت امرتسر، امرتسر ۽ دهليءَ جي وچ وارن علائقن، اتر-اولهہ سرحدي صوبي يا ان جي پرئين پاسي وارن خطن جو درآمدي تجارتي سامان بہ هاڻي ڪراچي بندر تي لهندو ۽ اتان کان اوڏاهين موڪليو ويندو جيڪو اڳي ڪلڪتي ۽ بمبئي کان موڪليو ويندو هو."

"هن گهٽي آمدرفت کان علاوه جيڪا عام ۽ ڏيهي دلچسپيءَ لائق آهي سا ٻي ٿوري گهٽي آمدرفت آهي، جيڪا پنجاب ۽ ڪراچيءَ وچ ۾ اڳئي جاري ڏسجي ٿي. پر هن فطري بندرگاه ۽ ان جي ڳتي ڏانهن ان جي

رفتار تمام گهٽ آهي، جيڪا پنجن ندين وسيلي جڏين سڏين ڏيهي ٻيڙين معرفت اڳتي رواني ڪئي ويندي آهي. اهڙيءَ ريت انهن پنجن درياهن جو ڏنگو ڦڏو ڏکيو سکيو سفر ڪري ساموندي سفر ڪرڻ جهڙي آگبوٽن وٽ رسندو. درياهي آمدرفت ستلج ۾ تمام گهٽ آهي. ان ڪان جهلم، ان کان پوءِ سنڌوءَ ۾ ۽ سيني کان ٿوري چناب ۽ راويءَ ۾ هلي ٿي. هيٺ لهواري ۽ اوپاري هلندڙ آمدرفت جو وڏو ڀاڱو لهواري آمدرفت جو آهي، جيڪو چار ڀاڱي پنج آهي. باقي پنجون حصو مٿي اوپارو ويندو آهي. هنن انگن اکرن جي پنيرائي منڻ کوٽ ۾ رکيل رجسٽر مان بہ ٿئي ٿي، جيڪو ٻڌائي ٿو تہ 700000 مڻ يا 35000 ٽن مال هيٺ ۽ مٿي روانو ٿيندو آهي. جيڪڏهن ريلوي تعمير ٿيڻ کان پوءِ ڀاڙو ٻيڙين جي اڳهہ کان گهٽ ورتو ويندو تہ واپاري هيڏانهن ڇڪجي ايندا ۽ ستلج، راوي، چناب ۽ جهلم ۾ ٻيڙين وسيلي هيڏي هوڏي ويندڙ مال ملتان کان امرتسر واري ريل وسيلي وڃي منزل مقصود پهچندو، پر جيڪڏهن ريلوي ڪي پشاور تائين وڌايو ويو تہ پوءِ جهلم ۽ سنڌوءَ ذريعي ٻيڙين ۾ ويندڙ اهو مال ڀهريائين لاهور روانو ڪيو ويندو جتان پوءِ پشاور موڪليو ويندو ۽ هيٺ ويندڙ مال وري لاهور کان هيٺ ملتان روانو ڪيو ويندو. جهاز رانيءَ جو موجوده حال خراب آهي. درياہ بہ وڪڙن وارا ۽ ڏکيا آهن. ماڻهو اهڙيون ڳالهيون ڏسي پاڻ ئي اڳي ريل واري آمدرفت مان فائدو حاصل ڪندا، پر شرط اهو آهي تہ ڀاڙو ٻيڙين واري ڀاڙي کان گهڻو سستو هئڻ کپي. هتان جي ڏيهي شين جي هيڏي هوڏي روانگي لاءِ ريلوي ضروري آهي. پنجاب جي هر ڀلي چاهيندڙ جي مرضي اها هوندي تہ ريلوي ملتان کان لاهور ۽ اتان امرتسر تائين ضرور تيار ڪئي وڃي. اهڙي قسم جي آمدرفت اڳئي قائم آهي ۽ حوصلہ افزا آهي. پر جيڪڏهن ريلوي رستو تيار ٿيو تہ اها ايتري وڌي ويندي جنهن جو ڪو مثال ئي ڪونہ آهي. ان ڪري زمين جي ڀل وڌڻ جو بہ قوي امڪان آهي. ڇاڪاڻ تہ هتي اَن جي پيداوار تمام گهٽي ٿيندي آهي. ڏيهي کپت کان پوءِ واڌو اناج جيڪو اڍائي لک ٽن کان ٥

لک تن ٽيندو سو ريل رستي گهرج وارن علائقن ڏانهن موڪليو ويندو. اگهه جي چاڙهه ڪري ماڻهن ۾ اناج پوکڻ جو گهڻو چاهه پيدا ٿيندو ۽ غير آباد زمينون به آباد ٿي وينديون. ان ڪري ماڻهو پنهنجي وت ڪان وڏيڪ سگهه پوکيءَ جي پورهئي ۾ ڪتب آڻيندا. هتي تمام سٺي جنس جي ڪٽڪ پيدا ٿيندي آهي. هي صوبو اهڙيءَ پيداوار ڪري گهڻو مشهور آهي. ڪمند به تمام پلو ٿئي ٿو. ڪوشش ڪجي ته نير به پلو ٿي سگهي ٿو. هتان اهو واپاري وکر ٻاهر به موڪليو ويندو آهي، پر اهو وڏي ۾ ڪجهه ڪَسو هوندو آهي. هتان وارن ماڻهن کي نير ناهڻ جو پورو پتو ڪونه آهي. جيڪڏهن هن پاسي ڏيان ڏبو ۽ جتن ڪبو ته ان وکر جي ناهڻ ۾ سڌارو اچي سگهي ٿو. هاڻي تازو اهو به پتو پيو آهي ته هتي اعليٰ قسم جي سڻي پيدا ٿي سگهي ٿي. ٿوريءَ ڪوشش سان هتي تاندوري واري سڻي پوک ٿي سگهي ٿي. ڪن علائقن ۾(hemp) جنس واري سڻي ٿيندي آهي، جنهن جي تاندوري کي به ٻاهر موڪلي سگهجي ٿو. هن علائقي ۾ هزارين چورس اهڙي زمين به آهي، جنهن مان شورو بنائي سگهجي ٿو، جيڪو هاڻي به ٻاهر موڪلڻ واسطي ناهيو ويندو آهي. ساڳي قسم جي زمين مان سوڊيم ڪاربونيٽ به ججهي مقدار ۾ ملي ٿو. هن صوبي جي جابلو ۽ ميداني علائقن ۾ اڪيچار رڍون نظر اينديون، ان ڪري هتي اُن به جام ٿيندي آهي. اهو واپاري وکر ته اڳيئي برآمدي مال ۾ شامل آهي. ٿوريءَ ڪوشش سان ان جو مقدار گهڻو وڌائي سگهجي ٿو. ٻاهر موڪلڻ لاءِ پيون به کوڙ ساريون شيون جهڙوڪ: شالون، پَٽُ، غاليچا، سوٽي ڪپڙو وغيره جيڪو امرتسر لاهور، ملتان، نورپور، لڌيانه ۾ جڙندو يا ٻاهران ڪان هتي ايندو آهي. هن وقت ائين چوڻ اجايو ٿيندو ته ريل وسيلي ڪيترو ۽ ڪهڙو مال ٻاهر موڪليو ويندو، ڇاڪاڻ ته اڃا پنيون ماڻهو پڪ سان چئي ڪونه سگهندو ته ريل رستي ڪيترو تجارتي مال پنجاب ڪان ٻاهر موڪلي سگهجي ٿو. پر هڪ اندازو ضرور قائم ڪري سگهبو ته ٻاهر ويندڙ اهڙو تجارتي وکر گهٽ ڪونه هوندو. يورپي مسافرن لاءِ ته پڪ سان

ڪجهہ بہ چئي ڪونہ ٿو سگهجي. باقي ڏيهي مسافر تہ تمام گهٽا هوندا. لاهور ۽ امرتسر جي وچ واري رستي تهڻ کان پوءِ مسافرن جو انگ تمام گهڻو وڌي ويو آهي. اوسي پاسي جا هزارين ماڻهو پيا هن سڙڪ سان ايندا ويندا ڏسبا. اڄ کان ڇهہ سال اڳ لاهور شهر ۾ ويهہ بگيون (هڪ گهوڙي واري گاڏي) بہ ڪونہ ڏسبي هئي. پر ان جي جاءِ تي اڄ لاهور ۽ امرتسر جي وچ تي 250 گهوڙي گاڏيون ڏهاڙي وينديون پيون نظر اينديون. معلوم ٿئي ٿو تہ ريلوي جي آمدرفت شروع ٿيڻ کان پوءِ پنجٽيهن ميلن جي ريل جي هن رستي مان سرڪار کي ڏهہ هزار پائونڊ اپت ٿيڻ جي توقع آهي. ملتان ۽ لاهور واري ريل جي رستي سان مسافرن جو انگ هن کان ٻيڻ تي وڌڻ جو امڪان نظر اچي رهيو آهي. جيڪڏهن ڪراچيءَ ڏانهن ويندڙ هي رستو کلي پيو تہ حاجي سڳورا بہ مڪي شريف ڏانهن وڃڻ لاءِ ريل جو هي سڌائو سفر ڪرڻ وڌيڪ پسند ڪندا.

هن ريل جي رستي تعمير ٿيڻ کان پوءِ آمدرفت جون تمام گهڻيون سهوليتون پيدا ٿي پونديون ۽ هن رستي جو مستقبل بہ روشن نظر اچي ٿو. ريل جي پٽڙي وڇائڻ ۾ ڪابہ ڏکيائي نظر ڪانہ ٿي اچي. ريل جي هن حصي جي آخري اسٽيشن جي مٿين پاسي علائقو تمام گهڻو سرسبز آهي. پر جنهن خطي مان ريل جو هيءُ رستو گذري ٿو، سو برپٽ ۽ ويران آهي. ملتان ۽ لاهور جي وچ ۾ 240 ميلن جو فاصلو آهي. زمين جو مٿاڇرو سڌون سڌو سخت ۽ غيرآباد آهي. جڏهن پٽڙي وڇائي ويندي تہ فصل ڏيندڙ ٻليون ٻنيون يا انساني وسنديون تباہ ڪونہ ٿينديون. اهڙين غيرآباد زمينن جو معاوضو بہ نالي ماتر هوندو. لاهور ۽ ملتان جي وچ واري دوآبي واري علائقي جو وچون پاسون مٿاهون آهي جيڪو ندين ڏانهن هوريان هوريان هيناهون ۽ لاهوندو ڏسبو. وچ واري مٿاهين پاڳي مان ڪيترا واهڙ درياهن ڏانهن ويندا نظر ايندا آهن. جيڪڏهن انهيءَ دوآبي مان ڪوبہ رستو گذرندو تہ درياهن جي ڪنارن ڀرسان وهندڙ واهڙ روڪيون ان رستي کي ضرور ڪپينديون. جيڪڏهن رستو وچ واري

مٿاهين ياڳي مان تعمير ڪيو ويندو ته اهڙو ڪوبه واهڙ يا روٽي سامهون ڪانه ايندي. اهڙيءَ ريت جيڪڏهن ريل جي پٽڙي ان مٿاهين وچين پٽ مان ۽ باري دوآبه ڪئنال سان پوروچوٽ تي تعمير ڪئي وئي ته آڏو ڪوبه واهڙ يا روٽي ڪانه ايندي جنهن تي پُل تعمير ڪرڻي پوي. نه وري ڪو ڊورو ايندو جنهن کي پورڻ جي تڪليف ڪرڻي پوي ۽ نه وري ڪا مٿاهين آهي جنهن کي ڪٽڻو ڪورٽو پوي. ان فاصلي جو چار ياڳي پنج حصو اهڙو سئون سنواٽو پٽ آهي. ملتان پرسان اهڙا به چار آبپاشيءَ جا واهه آهن، جن تي پليون جوڙڻيون پونديون يا ڪي ڊوريون ڊهيون آهن، جن تي پراءُ وجهي سئون سڌو ڪرڻو پوندو. ملتان ۽ لاهور جي وچ وارو علائقو اهڙو ته سئون پٽ آهي جو ڪنهن خاص علائقي جي نه چونڊ ڪرڻي پوندي ۽ نه وري وڌيڪ سستي ۽ سولي رستي جي پسند ڪرڻ واسطي مهم شروع ڪرڻ جي ضرورت آهي. لاهور ۽ امرتسر وارو علائقو گهڻو آباد ۽ ساڳئي ريت سئون پٽ آهي. اتي انجنيئرنگ سان لاڳاپيل ڪي به ڏکيايون ڪونه ڏسبيون. پر ان فاصلي اندر ٽي چار واهڙ ۽ هڪ واهه آهي، جن مٿان ريل پٽڙي گذارڻ لاءِ پلين جي اڏاوت ڪرڻي پوندي. جيتري قدر انهن پلين جي جوڙڻ واسطي ڪنهن سامان ۽ مواد جي ضرورت جو تعلق آهي ته لوهه ته انگلنڊ مان آڻايو ويندو ۽ عمارتي ۽ عام ڪاٺ اوسي پاسي جي جابلو جوءِ مان پيڙين وسيلي آندو ويندو. ٻارڻ جو ڪاٺ ته ويجهي جوءِ مان تمام گهڻو ملي پوندو. اڏ فاصلي جيترو ڪنڪر بہ سولائي سان ملي ويندو. اوساريءَ جي ڪم جي به گهڻي لوڙ ڪانه پوندي. جيڪڏهن ضرورت پئي به ته سرون تمام جڄهي انگ ۾ ملي وينديون. جن ماڳن تان ريل پٽڙي گذرندي اتي انساني وسنديون تمام ٿوريون آهن. جيڪڏهن ڪم جو گهڻو زور پيو ته مزدور ٻين علائقن مان گهرائڻ به سولو آهي.

هتي طبعي ۽ انجنيئرنگ سان لاڳاپيل ڪي به ڏکيايون ڪونه آهن جيڪا هڪ سٺي ڳالهه آهي. جيڪڏهن ريل پٽڙي سولي سستي تيار ٿي وئي ته ريل اختياريءَ وارا ڀاڙا ڪرايا به هلڪا رکندا. مسافرن جي

آمدرفت گهڻي فائدي واري ٿيندي. هنن علائقن جي اپت به گهڻي آهي. جيڪڏهن ان جي آمدرفت تي ڀاڙو ڪجهه وڌيڪ ورتو ويو ته ماڻهو سهي ويندا. پر جي آمدرفت وارو مال گهٽو آهي ۽ قيمتي نه آهي ته ان جي ڀاڙي ڪرائي جي اگهن ۾ گهٽتائي ڪرڻ ضروري هوندو. چاڪاڻ ته مال گاڏين جي رفتار ڀاڙي ڪرائي گهٽ هجڻ ڪري تمام ٿوري هوندي. ان ڳالهه جو هن حقيقت تي مدار هوندو ته جيڪڏهن ڀاڙو ڪرايو مناسب هوندو ته ريل جي رفتار درياهن ۾ هلندڙ ٻيڙي ساخت جي ٻيڙين کان وڌيڪ هوندي. ايندڙ باب ۾ درياهي سفر ۾ ترقي آڻڻ تي وڌيڪ زور ڏنو ويندو. جيڪڏهن پاڻيءَ وسيلي سڌريل آمدرفت ۽ ريل جي شروعات ڪئي وئي ته اهي ٻئي هڪ ٻئي جي ڪم ڪار ۾ ڪابه دست اندازي ڪونه ڪندا. هن قسم جي آمدرفت ڪري تجارتي آمدرفت ۾ بي انتها واڌارو ٿيندو ۽ ان سان گڏ پيداواري وسيلن ۾ گهڻي ترقي اچي ويندي. ريل ۽ آگبوٽي آمدرفت کي پنهنجي پنهنجي اهميت آهي ۽ ٻنهي کي دولت جي اپت ۽ تهذيب جي ترقيءَ لاءِ ڌار ڌار نمايان ڪردار ادا ڪرڻو پوندو.

مٿي بيان ڪيل خاڪي ۾ جاءِ نه هجڻ ڪري تفصيل ڪونه ڏنا ويا آهن. تجارتي ۽ غير تجارتي اسمن جا تفصيل تمام گهڻا ۽ دلچسپ آهن تنهن ڪري اهي ڪنهن جدا رپورٽ ۾ ڏنا ويندا. پر جيڪڏهن ضرورت پئي ته هن حقيقت جي پٺڀرائيءَ لاءِ انگن اکرن سان لاڳاپيل ثابتيون پيش ڪري سگهجن ٿيون. في الحال ته انهن ڳالهين کي اچا تري ۽ مٿاڇري نموني قلمبند ڪيو ويو آهي ۽ اهي ڳالهيون هن رٿا جي اهميت جي هر ذري پرزي سان واسطو رکن ٿيون،جيڪي اتر-اولهه هندستان جي ان تجارت جي ترقيءَ کي نئون جنم ڏئي سگهن ٿيون،جيڪا اجا اڻ سڌريل شڪل ۾ موجود آهي. ريل ۽ آگبوٽي آمدرفت جي شروعات کان پوءِ ان جي اچ وڃ لاءِ تمام گهڻيون سهوليتون پيدا ٿي پونديون ۽ اهي ناڻي جي اپت جي نقطئه نظر کان به وڏي فائدي واريون آهن. جن مان ايڪيهه ملين پورهيت لاڀ پرائيندا. پنجاب جي ترقيءَ واسطي هن کان

وڏيڪ مفيد ڳالهيون پيون نظر ڪونہ ٿيون اچن. (١)

هن ريل پنڌيءَ ڪان وڏيڪ ٻي ريلوي لائين هندستان جي حڪومت ڪان سهڪار جي گهرجائو ڪانہ آهي. امرتسر ڪان وٺي ملتان تائين ريل جو هي رستو هندستان جي واپار جي شهہ رڳ ثابت ٿيندو. ميرٺ ڪان وٺي سليمان جبل تائين ساري علائقي جو ٻاهر وڃڻ جو واحد ڳتو فقط ڪراچي آهي. ڪلڪتي کي گنگا درياه جي وڏي سهوليت حاصل آهي، هن وهڪري ۾ پاڻي سدائين هڪ ڪرو وهندو آهي. ڀاڙي ڪرائي جا اگهہ بہ ڏاڍا سستا آهن. پر پنڌ تمام گهٽو آهي، تنهن ڪري ان آمدرفت ۾ هڪ جهڙائي ۽ هڪ ڪرائي ڪانہ ڏسبي آهي. بمبئي تہ هن ڪان ٻيٽو پري آهي. هندستان ۾ خشڪيءَ رستي هڪ ميل سفر ڏکيائي ۾ پاڻي جي سفر جي ڏهن ميلن برابر ٿئي ٿو. هتان جي ماڻهن هن اهم حقيقت ڏانهن ڪو توجهہ ڪونہ ڏنو آهي، تنهن ڪري هنن علائقن جي ترقي ۽ تعمير رڪيل رهي آهي. آمدرفت جي هن قسم جي تعمير ڪان سواءِ نہ زراعت ترقي ڪري سگهي ٿي ۽ نہ وري ڊل محصول ۾ واڌارو ٿي سگهي ٿو. ڇاڪاڻ تہ انن جا ڀانڊا جيڪي دولت جي علامت هوندا آهن، تن جي چڻ تہ رستا-روڪ ڪئي وئي آهي. جيستائين ڪابہ اپت مارڪيٽ تائين نہ ٿي پهچي، تيستائين ان جي واڌاري ۽ سڌاري لاءِ هر جتن اڪارت ثابت ٿيندو. اها هڪ حقيقت آهي تہ جيڪي رٿائون ۽ منصوبا تيار ٿي رهيا آهن، تن وسيلي هنن علائقن جو ٻاهر وڃڻ واري ڳتي ڪراچيءَ سان ڪو سڌو تعلق پيدا ٿي ڪونہ سگهندو، پر اوڏانهن ويندي رستي ۾ جيڪي اهم ڏکيايون آهن، تن کي ڏور ڪرڻ ۾ ضرور سهائتا ملندي. امرتسر وچ ايشيا جي تجارتي مال جي مشهور منڊي آهي. اتان ايندڙ گرم مصالحن، ڪلن، ڇيٽن، غاليچن، رنگن، پسار، خشڪ ميوي سان لڏيل قافلا، پشاور، ڊيري اسماعيل خان يا بولان لڪ ڪان لنگهي اچي امرتسر ۾ لهندا آهن. اُن ۽ ڪنگڻ ڪار ٿبيٽ ڪان، شالون ۽ غاليچا ڪشمير ڪان ۽ درياهن جي دوآبن ڪان اناج بہ ڪجي اچي هتي اتر هندستان جي اهم واپاري مرڪز ۾ پهچندو آهي. هن ريل

پٽڙيءَ تيار ٿيڻ کان پوءِ اتر-اولهه هندستان واسطي ٻاهر وڃڻ لاءِ هڪ نئون گس ملي ويندو. هتان جو نير ڪلڪتي رستي وڏي ڏچي کان پوءِ ٻاهر وڃڻ جي اوسيڙي ۾ پاڻدن ۾ پيو سڙندو آهي. ريل جي پٽڙيءَ جي تعمير کان پوءِ ان اناج کي ٻاهر وڃڻ جا موقعا ملندا. لاهور بہ پنهنجي جاءِ تي اهم تجارتي مرڪز آهي جنهن کي نندڻ اڄ ڪلهہ جو فيشن ٿي پيو آهي. هي بہ سکر ۽ سوڏن ماڻهن جو شهر آهي ۽ پنجاب جي هڪ ڪروڙ نوي لک مـاڻهن جي سيـاست جو اهم مـاڳ آهي. ملتـان کـان حيدرآباد تائين آمدرفت پاڻيءَ وسيلي آگبوٽن معرفت ٿيندي. اتان کان ڪراچيءَ تائين سفر ريل وسيلي ڪيو ويندو. جيـڪا هن وقت تيارين جي مرحلن ۾ آهي. اها هڪ حقيقت آهي تہ آمدرفت جو اهو رستو پوءِ بہ جڻ اڻ پورو آهي. ڇاڪاڻ تہ آگبوٽن جي آمـدرفت واري رستي جو پـاڙو ڪرايو الڳ هوندو. پر هن طريقي سـان سنڌ ۽ پنجاب جي وچ ۾ آمدرفت جو سلسلو قائم ٿي ويندو. جيـڪا هڪ سٺي ڳالهہ آهي. ان کان پوءِ اتر ۽ اولهہ هندستان جي ماڻهن لاءِ يورپ وڃڻ واسطي هڪ نئون رستو کلي پوندو. هن کان علاوه انگريزي عملدار يا فوجي جيڪو اتر-اولهہ هندستان ڏانهن سڏو ويندو تہ هن رستي سان سگهوئي وڃي پنهنجي ماڳ تي پهچندو.

اهو چوڻ بہ اجايو آهي تہ هن قسم جي آمدرفت مان وڏي لاڀ جي آس آهي. اهو رستـو جيـڪو حـڪـمراني جي علائقن کي سمنڊ سـان ڳنڍي، تنهن جي ناڪام ٿيڻ ۽ منافعي نہ ڏيڻ جو تہ ڪو امـڪان ئي ڪونہ آهي. ملتان کان امرتسر وارو ريل جو رستو ٽن اهم ماڳن کي پاڻ ۾ ڳنڍي ٿـو، تنهن ڪري ان مـان فـائدو ڪو گهٽ ڪونہ ٿـيندو. هن قسم جي خيالي بحث مباحثن کي ڇڏي ڏيون تہ سٺو ٿيندو.(٢)

هن ريلوي پٽڙي جي ڪم جي شروعات ڊسمبر 1856ع ۾ ڪئي وئي. پر پنجاب ۾ وڳوڙي حـالتن ڪري ان ڪم ۾ ڪيـتـريون ئي رنڊڪون پئجي ويون ۽ سروي سان لاڳاپيل عملي ۽ انجنيئرن کي فوجي خدمتن سـرانجام ڪرڻ لاءِ اوڏانهن منتـقل ڪيـو ويو. اها سـروي ئي

1857ع ۾ وجي پوري ٿي. هيٺ چيئرمئن جو ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ ڏانهن هڪ خط ڏجي ٿو جنهن سان انجنيئرن جي رپورٽ شامل ڪئي وئي آهي. مذڪوره رپورٽ ۾ بنا دير موڙي گڏ ڪرڻ جي موڪل لاءِ گذارش ڪئي وئي آهي:-

سنڌ ريلوي ڪمپني
گراهام هائوس، اولڊ براڊ اسٽريٽ
20 آڪٽوبر 1857ع
سر جيمس سي. ميلولي ڏانهن
سائين!

عزت ماب ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس طرفان تاريخ 3 جولاءِ 1856ع تي ملتان، لاهور ۽ امرتسر علائقي جي سروي بابت ڏنل منظوري جي حوالي سان گذارش ڪري رهيو آهيان ته عزت ماب ڪورٽ سگوري جي جاڇ لاءِ پنجاب سروي جي سپريٽنڊنگ انجنيئر مسٽر برنٽن جي تيار ڪيل رپورٽ پيش ڪري رهيو آهيان. ان سان گڏ سنڌس تيار ڪيل رٿائون ۽ انهن جا مختلف مرحلا پڻ موڪلجن ٿا. هن ڪان علاوه ڪمپني بهادر جي ڪنسلٽنٽ انجنيئر مسٽر يارو جو هڪ ياداشت نامون به شامل ڪيو ويو آهي، جنهن ڪي پڻ مٿي بيان ڪيل ڪاغذ پيش ڪيا ويا آهن.

(٢) رپورٽ جي مطالعي ڪان پوءِ معلوم ٿيندو ته هيءُ علائقو اهڙو آهي، جنهن ۾ ريلوي پٽڙي وڇائڻ واسطي سڀ سهوليتون موجود آهن. هن ڪم ۾ انجنيئرنگ ڪاتي سان لاڳاپيل ڪي ڏکيائيون نظر ڪونه اينديون. ساري مفاصلي ۾ في ميل تي فقط هڪ فوٽ جي لاهونديءَ جو فرق نظر ايندو. رستي ۾ ايندڙ هيٺاهيون ۽ مٿاهيون به نالي ماتر آهن. وڏي خرچ واريون پليون ۽ موريون ته نظر ئي ڪونه اينديون. خرچ فقط ريل جي پٽڙي واسطي هڪ مستقل رستي ڪي پراءُ وجهي تيار ڪرڻ ۾ ايندو. ڪجهه خرچ آبپاشي جي واهن ۽ پاڻي جي نيڪال جاري رکڻ، پاڻيءَ جي ٽئنڪن تيار ڪرڻ، اسٽيشن جي چوڌاري جهنگلو

تاهڻ ۾ ريلوي جي گاڏن ۽ انجڻين تيار ڪرڻ ۾ لڳي ويندو.

(۳) ريل رستو به گهڻو ڪري هموار ۽ سئون آهي. ان ڪري سندس اڏاوت ۾ خرچ تمام ٿورو ايندو. پارڻ جو خرچ به گهٽ ۾ گهٽ ايندو. پٽڙي ۾ ور وڪڙ تمام ٿورا آهن، تنهن ڪري ريل جون انجڻيون ان رستي جي پيٽ ۾ تمام ٿوريون ڪتب اينديون، جنهن ۾ ور وڪڙ تمام گهڻا هوندا آهن. هن ڪم سان لاڳاپيل ڪمي ۽ پورهيت به هتي تمام گهڻو ۽ سستو آهي، جيڪي سرڪاري ڪم رڪجي وڃڻ کان پوءِ واندا وينا هوندا آهن. پٽڙي وڇائڻ جي ڪم ۾ جيڪڏهن هتان جي ڏيهي ماڻهوءَ کي ٺيڪيدار بڻائبو ته اهو ماڻهو ڪم جلديءَ ۾ اڪلائي ڏيندو.

(۴) سرڪار جي سروي جا ماڻهو به سپرنٽينڊنگ انجنيئر جي نظرداريءَ هيٺ ڪم ڪري رهيا آهن. مذڪوره سپرنٽينڊنگ انجنيئر مختصر ماڻهن جي اتالي سان وڏين ڏکيائين هوندي به تمام ٿوري عرصي اندر ڪيتريون ئي مفيد رٿائون ۽ انهن جا مختلف مرحلا ترتيبوار تيار ڪري هن بورڊ ڏانهن روانا ڪيا آهن. سنڌ ريلوي ڪمپني جي ايجنٽ پنهنجي راءِ جي اظهار سان گڏ سارا ڪاغذ پٽ پنجاب جي چيف ڪمشنر ڏانهن روانا ڪري ڇڏيا آهن. سرڪار ليفٽيننٽ گريٽيڊ کي هن ريل پٽڙي بابت رپورٽ ڏيڻ لاءِ مقرر ڪيو آهي، جيڪو پڻ نهايت فرض شناسيءَ سان پنهنجي ڪم ۾ جنبي ويو آهي. جڏهن چيف ڪمشنر جي رپورٽ پهچندي ته بمبئي سرڪار جي منظوري لاءِ اوڏانهين رواني ڪئي ويندي. ملڪ ۾ ريلوي وسيلي آمدرفت جي سخت ضرورت هيءَ ريل پٽڙي وڇائي پوري ڪئي ويندي. هي بورڊ نهايت احترام سان عرض ڪرڻ چاهي ٿو ته جيئن سرڪار طرفان منظوري ملندي ته هن اهم ڪم کي شروع ڪرڻ ۾ دير نه ڪئي ويندي. هن رٿا تي خرچ ايندڙ موڙي ڪٺي ڪئي ويندي ۽ ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس جي نقطئه نظر موجب سنڌ ڪمپني کي ساڀيا جو رنگ ڏنو ويندو.

اوهان جو

مخلص
ڊبليو. بي. ائنڊريو.
سپرنٽينڊنگ انجنيئر وليم برنٽن طرفان پنجاب ريلوي ڪمپني جي چيئرمئن ۽ ڊائريڪٽرس کي پيش ڪيل رپورٽ.

لاهور- 15 جولاءِ 1857ع
مان وارا سائين
ملتان، لاهور ۽ امرتسر شهرن کي ريل وسيلي ڳنڍڻ لاءِ رٿائون انهن جا مختلف مرحلا ۽ انهن رٿائن تي ايندڙ خرچ جو ڪاٿو ڪري اوهان ڏانهن موڪلي رهيو آهيان.
خرچ جي هن ڪاٿي ۾ ريل سنگل پٽڙي واسطي جيڪا ساڍا پنج فوٽ ويڪري هوندي ۽ ان سان لاڳاپيل هر شيءِ اچي وڃي ٿي، جيڪا مسافرن ۽ تجارتي مال جي آمدرفت ۽ عام ماڻهن جي تحفظ واسطي ڪارآمد آهي. ان ۾ ريلوي انجڻيون، ٻي مشنري ۽ اوزار اچي وڃن ٿا. اهڙين شين جي چونڊ هندستان جي ٻين ريلوي ڪمپنين جي ڪنسلٽنٽ انجنيئرن جي صلاح مشوري ۽ سفارشن کان پوءِ ڪئي وئي آهي ۽ اهڙي منظوري تاريخ 7 مارچ 1856ع تي ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس طرفان ڏني وئي آهي.
مون هن ڪم سان لاڳاپيل اوهان جي هدايتن تي عمل ڪيو ۽ روينيو سروي جي اعليٰ عملدار ڪئپٽن ٿامپسن مهرباني ڪري سندس سروي رڪارڊ جو مطالعو ڪيو آهي. مان دل جي سچائيءَ سان چئي سگهان ٿو ته سندس تيار ڪيل سروي رڪارڊ بلڪل سچو ۽ کرو آهي جنهن لاءِ هيءُ سڄاڻ ڪامورو ڪيرون لهڻي.
مان سونپيل ڪم کي نهايت ٿوري وقت ۾ ان ڪري پورو ڪري سگهيو آهيان، جو هيءُ علائقو ريلوي پٽڙي وڇائڻ جي اصول موجب سئون سڌو هو. هن مقصد واسطي اهڙو مناسب ٻيو علائقو ڏنو ئي ڪونه آهي، جنهن ۾ روڪون رنڊڪون ۽ مونجهارا ايترا گهٽ هجن.

مون ريل جي پٽڙي وڇائڻ جي مقصد واسطي راوي ۽ ستلج جي وچ واري متاهين پٽيءَ جي چونڊ ڪئي آهي. ڇاڪاڻ تہ اهو اتاهون پٽو درياهن جي ساليانيءَ چاڙهہ واري پاڻيءَ جي پهچ کان مٿي آهي. اهڙي پاڻيءَ جي نيڪال واسطي مون رٿا ۾ بندوبست رکيو آهي. مون مليل ڄاڻ موجب اهڙيون ڪي ڳالهيون رکيون آهن، جو ٻوڏ وارو پاڻي ريل پٽڙيءَ کي ڪڏهن بہ هاڃو پهچائي ڪونہ سگهندو. ايندڙ سال چاڙهہ واريءَ رت ۾ پاڻ وڃي ان علائقي جي جاچ پڙتال ڪري ڏسندس، انهيءَ مقصد سان تہ جيئن مليل ثابتين تي جيڪي مان پنهنجا اندازا قائم ڪيان، تن کان مطمئن ٿي وڃان.

هن رٿا تي ڪٿيل خرچ پڪو تمام ٿورو آهي. پٽڙيءَ جي اڏاوت وارو علائقو سئون سڌو آهي، ان ڪري ڀاڙڻ ۾ خرچ گهٽ ايندو. رستي ۾ ور وڪڙ بہ تمام گهٽ آهن، تنهن ڪري ريلوي انجڻين ۽ ٻي مشنريءَ ۾ گهاٽ گوٺ وارو خرچ ان ڀيٽ ۾ ايڏو ڪونہ ٿيندو، جتي پٽڙي ۾ ور وڪڙ تمام گهڻا آهن.

هن ڪم جي ڏيهي پورهيت تي ايندڙ خرچ انگلنڊ جي ڀيٽ ۾ فقط 20% آهي.

مون لاهور کان راوي تائين ويندڙ هڪ برانچ لائين بابت خرچ جو ڪاٿو تہ ڪيو آهي، پر جنهن علائقي مان پٽڙي وڇائي ويندي ان جو تعين ڪونہ ڪيو آهي. منهنجو خيال آهي تہ آئون پاڻ ان علائقي جو معائنو ڪريان ۽ پاڻيءَ جي ساليانيءَ چاڙهہ کي نظر ۾ رکي ڪنهن خاص جوءِ جي چونڊ ڪريان، تہ جيئن ريل پٽڙي اهڙي پاڻيءَ جي پهچ کان متاهين پوئني تي جڙي وڃي. جاچ پڙتال کان پوءِ مون جنهن علائقي جي چونڊ ڪئي تہ ڪٿيل رقم ان لاءِ بلڪل مناسب هوندي. ميان مير واري ڇانوڻيءَ جي ضرورت بابت مون صلاح مشورا ڪيا آهن ۽ ان جي ٻنهي ڇيڙن وٽ ريلوي اسٽيشنون جوڙڻ جي رٿا جوڙي وئي آهي. ملتان، لاهور ۽ امرتسر جون اسٽيشنون ڏيهي مسافرن جي ضرورتن کي نظر ۾ رکي ناهيون ويندڙيون. مسافرن جي اهڙي آمدرفت مان وڏي اپت جو امڪان

آهي. انهن اسٽيشنن تي تجارتي مال جي آمدرفت لاءِ بہ جوڳو بندوبست رکيو ويندو.

جيڪڏهن ممڪن ٿي سگهيو تہ ملتان ۽ لاهور جي وچ ٿي موجود اسٽيشنن پرسان وڏا ڳوٺ تعمير ڪيا ويندا. ان باري ۾ منهنجي سفارش آهي تہ ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ سان اهڙين تعميراتن لاءِ صلاح مشورو ڪيو وڃي تہ اهي ڳوٺ اسٽيشنن کان هڪ ميل پري هجن. اتان جون جايون جڳهون خاص ترتيب ۽ اصول سان جوڙيون وڃن. صفائي سٿرائي جو خيال رکيو وڃي يا وڌيڪ جيڪو اوهان جا انجنيئر اوهان کي مشورو ڏين ان مطابق عمل ڪيو وڃي.

ريل جي ساري پٽڙي سان ٻارڻ جي ڪاٺ جو جوڳو بندوبست رکيو وڃي.

پٽڙي سان هر ڏهن ميلن جي وٿيءَ تي اسي فوٽ اونها کوهہ کوٽيا وڃن جتان پاڻيءَ جي هر ضرورت کي پورو ڪيو وڃي. هي اهڙو ڪم آهي جنهن جي شروعات هاڻي ئي ڪرڻ کپي، انهيءَ لاءِ تہ جيئن پٽڙي تي ڪم ڪندڙ پورهيتن جي پاڻي جي ضرورتن کي سولائيءَ سان منهن ڏئي سگهجي.

اهڙيءَ ريت اسٽيشن-گهرن جي تعمير بہ جلدئي شروع ڪئي وڃي. ڇاڪاڻ تہ جڏهن پٽڙيءَ تي ڪم جي شروعات ٿيندي تہ اهي هيڊڪوارٽرن طور ڪم ڏئي سگهندا.

پٽڙيءَ جي اڏاوت لاءِ مون هميشہ پوني کي ترجيح ڏني آهي، انهيءَ لاءِ تہ جيئن مينهوڳي جي رت ۾ پاڻي هيناهين ڏانهن وهي هليو وڃي. جيڪڏهن پٽڙي ڌرتي جي عام مٿاڇري کان هيٺيرو هوندي تہ اتي پاڻي ڇرون ڪري بيهي ويندو ۽ جيڪڏهن هيناهين ۾ هوندي تہ اتان واهڙ ٻڌجي پاڻي وهڻ شروع ڪندو، جيڪو پٽڙي واسطي نهايت هاڃيڪار آهي.

ريل پٽڙي ۽ اسٽيشن واسطي فقط 1700 ايڪڙ زمين جي ضرورت پوندي. ان سان گڏ اهي اختيار بہ حاصل ڪيا وڃن، تہ جيئن پٽڙيءَ جي

ٻنهي پاسن کان زمين ڪوٺي اٽان جي مٿي استعمال ڪري سگهجي. هن ڪري جو جتي ٻنهي پٽڙي جي ضرورت پوندي ته ان جي اڏاوت ڪري سگهبي.

مون ڪي اها چاڻ ڪانه آهي ته ايسٽ انڊيا ڪمپني پٽڙيءَ جي ٻنهي طرفن کان زمين ڪوٺي مٿي استعمال ڪرڻ جو حق فراهم ڪندي الائي نه. جيڪڏهن ڪمپني فصلن جو معاوضو ڏيڻ چاهيندي ته پوءِ منهنجي ڪٿيل خرچ ۾ 5000 پائونڊن جو اضافو ڪيو وڃي.

منهنجي ڪٿيل رقم مان سولائيءَ سان اندازو ڪري سگهجي ٿو ته جتي لاهونديون هن. اتي مون ڳاهن پوکڻ جو مشورو ڏنو آهي، انهيءَ لاءِ ته جيئن مينهن ۾ اهڙا لاهوندا پٽ پاٽي وهائي ڪٽي نه وڃي. اهڙيون ڳالهيون انهن ماڻهن کي غيرضروري لڳنديون، جيڪي هندستان جي مينهن کان اڻ واقف آهن. مينهوڳيءَ ۾ اهڙين لاهوندين کي ڪاٽڻ کان محفوظ رکڻ واسطي اهڙو بندوبست نهايت ضروري آهي.

ريل جي پٽڙي ۽ اسٽيشن کي عام ماڻهن جي لنگهه کان بچائڻ واسطي پيهر جي ضرورت آهي. ڇاڪاڻ ته انهيءَ ۾ عام ماڻهوءَ جي ڀلائي آهي. دوآبي ۾ ڏنارن کان سواءِ سڄو مال ڇيڪ پيو چرندو آهي. جيڪڏهن ريل پٽڙيءَ جي وٽ سان اهڙو پيهر نه هوندو ته ماڻهن جو گهڻو نقصان ٿي پوندو.

ريل جي بند سان روڙي وڇائڻ ضروري هوندو آهي. دوآبي واري علائقي ۾ ائين ڪرڻ تمام گهڻو مهانگو پوندو، ڇاڪاڻ ته اٽان جبل تمام پري ٿيندا. ان ڪري رَءِ پڪل سرون ڀڃي روڙي ٺاهي پٽڙيءَ تي وڇائجن ته خرچ تمام گهٽ لڳندو.

ريلوي پٽڙي جي هر ميل تي ليول ڪراسنگ قائم ڪئي وڃي. مون کي پڪ آهي ته اهو فاصلو هر ڏر لاءِ قابل قبول هوندو. مون هر علائقي جي ماهرن کان صلاح مشورو ڪيو آهي، جن جو پڻ اهو خيال آهي ته انهيءَ مقصد واسطي اهو فاصلو مناسب ٿيندو. واهن جي انجنيئرن جو خيال آهي ته اهڙي ليول ڪراسنگ هر ٽئين ميل تي قائم ڪئي وڃي.

منهنجي خيال ۾ اهو هاجيڪار ثابت ٿيندو.

مون خرچ جو اندازو هتان جي مقامي اگهن مطابق ڪيو آهي ۽ هر ڪم جي نسبت ۾ ان سان گڏ ٻاهران ايندڙ سامان جي قيمتن کي نظر ۾ رکي لڳايو آهي. بندر سان ريل جي پٽڙي وڇائڻ ۽ جوڙڻ جو خرچ پڪو به هن ۾ شامل سمجهڻ کپي. مون کي پڪ آهي ته ريل جي ڇاٽائيل پٽڙي تي ايندڙ خرچ ڪٿيل رقم جي اندر هوندو.

جيڪڏهن انهيءَ رقم ۾ ڪو انگريز ٺيڪيدار تيار ڪري ڏيڻ تي راضي ٿي وڃي ته اول ان کي ترجيح ڏيڻ گهرجي. پر مون ٻڌو آهي ته ٺيڪيدارن ۽ هندستان جي ريل ڪمپنين جي وچ ۾ ڪجهه مِٺ ڦوڪ پيدا ٿي پئي آهي. جيڪڏهن ڪنهن ٺيڪيدار سان ڳالهه ٻولهه پڪي ٿي وڃي ته ڪم پوري ڪرڻ جي ڪائنس ضمانت ورتي وڃي ته متان ڇيهي جي صورت ۾ ڪٽي ٻيجاري ڏئي وڃي. هتي ڏيهي ٺيڪيدار به جام ملي ويندا، جن مختلف سٽڪن ۾ واهن جا وڏا ٺيڪا کڻي وقت تي ڪم پورا ڪري ڏيکاريا آهن. جيڪڏهن انهن کي 20 کان 40 ميلن جو ريل جي بند جو هڪ مستقل ٺيڪو ڏنو ويندو ته ڏاڍا خوش ٿيندا. جيستائين ڪنهن خاص ضمانت تي انگريز ٺيڪيدار ملي پوي، تيستائين اهو ڪم ڏيهي ٺيڪيدارن معرفت ڪرايو وڃي ته سٺو ٿيندو. هن حالت ۾ منهنجي ڪٿيل رقم کان ڪجهه وڌيڪ خرچ لڳي وڃڻ جو امڪان آهي. هر هڪ ريل پندرهن فوٽن کان گهٽ هجڻ نه گهرجي، جن کي جهلڻ واسطي لوهيون پليٽون Chairs هئڻ کپن. انهن جو في الحال تعداد ڏهه هزار هجڻ گهرجي. ڪاٺ سليپر به سٺي معيار جا هجن جيڪي هتي في سليپر ٽين روپئين ملي سگهي ٿو.

ٻيو سامان جهڙوڪ انجڻيون، ريل گاڏا جيڪي مسافرن ۽ مال گاڏين ۾ ڪم اچي سگهن ٿا، سي سڀ انگلنڊ مان گهرايا ويندا.

بنادير جي ڪم ٿيڻ جي نقطئه نظر کان مان هيءَ سفارش به ڪريان ٿو ته ريل سان لاڳاپيل مستقل نوعيت جو سامان گهرائڻ لاءِ هڪدم حڪم جاري ڪيا وڃن ۽ پوءِ اهو بنا ڪنهن دير جي ڪراچي

روانو ڪيو ويجي. اتان اهو سامان ڏيهي قسم جي ٻيڙين ۾ ملتان پهچندو. ٻيڙين ۾ موڪلڻ ڪري دير ضرور لڳندي. جيڪڏهن هيءَ ڪم وقت سر ۽ خبرداريءَ سان ڪيو ويو ۽ نهايت سچيتائيءَ سان سنڌوءَ تائين پهچايو ويو ته پوءِ ٻئي قسم جي تبصري ڪرڻ جي ضرورت ئي ڪانه آهي. مون کي پوري پڪ آهي ته ڏيهي قسم جون اهڙيون گهڻيون ئي ٻيڙيون آهن، جن کي هن ڪم سان لڳائي سگهجي ٿو. سامان ڍوئڻ ۾ گهڻو وقت لڳي ويندو، ان جي بدران جيڪڏهن ٻيا ڪم جلدي ۾ ٿيندا ويندا ته ٻيڙين جي ڍوئڻ واري ڪسر نڪري ايندي.

هتي جيڪي ريل انجڻيون ڪتب اينديون، سي ڪاٺ ٻاري هلڻ واريون هونديون. ساخت ۾ هلڪيون هونديون جيڪي ريل پٽڙيءَ کي گهٽ گسائي ڳارينديون. يعني اهي انهن انجڻين کان گهٽ پاور واريون هونديون، جيڪي هاڻي عام طور تي انگلنڊ ۾ تيار ٿي رهيون آهن. هن علائقي جي ريل ايتري ته سڌين سڌي ۽ هموار آهي، جو وڏي پاور جي انجڻين هلائڻ جي هتي ضرورت ئي ڪانه آهي. ساري پٽڙيءَ تي چاليهن انجڻين جي لوڙ آهي. ويهه ڇهه- ڦيٿيون انجڻيون هونديون، جن جا پويان ۽ اڳيان ڦيٿا ٽي فوٽ ڇهن انچن جي قطر جا هوندا. ڇڪڻ وارا ڦيٿا ساڍا ڇهه فوٽ قطر وارا، سائيلفور ٻارهن انچ، اسٽروڪ ويهه انچ ۽ انجڻ جو وزن ويهن ٽنن کان وڌيڪ ڪونه هوندو. باقي ويهه ڇهه ڦيٿيون انجڻيون هونديون. اڳيان ڦيٿا ٽي فوٽ ڇهه انچ قطر، پوين ۽ ڇڪڻ وارن جو قطر پنج فوٽ هوندو. سائلينڊر چوڏهن انچ، ويهه انچ اسٽروڪ ۽ انجڻ جو وزن ٻاويهن ٽنن کان وڌيڪ هجڻ گهرجي. انجڻ سان گڏ پاڻيءَ واري گاڏي ۾ ٻارهن سو گئلن پاڻي کڻڻ جي گنجايش هئڻ کپي. ان کي ٻه ڇهه ڦيٿا هجڻ گهرجن، جيڪي ٽي فوٽ ڇهه انچ قطر جا هجن. انجڻ ۽ پاڻي واري گاڏي جي ڇت هلڪي هئڻ گهرجي ان جي يا مٿان ٿلهو رنگين ڪپڙو ڍڪيل هجي، جيڪو انجڻ ۽ پاڻي واري گاڏي کان سڌو مٿي هجي. پاڻيءَ واري گاڏي جي ڇت انجڻ واري گاڏي

جي چت ڪان متي هئڻ ڪپي. اها ڳالهہ بہ ذهن نشين هئڻ پڪي تہ ٻاڦ نهڻ واري جاءِ جو هيٺيون سطح پاڻي واري گاڏي جي هيٺئين سطح ڪان گهٽ ۾ گهٽ نَوَ انچ هيٺ هجي، انهيءَ لاءِ تہ جيئن پاڻيءَ جي پهچ سولي ۽ ڪارڪردگي بهتر ٿي سگهي.

سيئي انجڻيون ۽ انهن جي پٺيان لڳل پاڻي وارا گاڏا هڪ ٺي ماپ ۽ هڪ جهڙي جوڙجڪ جا هجن تہ جيئن ضرورت وقت مختلف انجڻين کي پاڻيءَ جي مختلف گاڏن سان ملائي سگهجي.

هن ڪان علاوه مان هيءَ بہ سفارش ڪندس تہ ريل گاڏن جو ڪاٺ سنان لاڳاپيل هر ڪم هتي ڪيو وڃي. لوه سان لاڳاپيل سارو ڪم ڪار انگلنڊ مان روانو ڪيو وڃي. انهيءَ ساري بندوبست يعني دوڪانن جي تعمير وغيره يا استعمال ٿيندڙ ڪاٺ کي ڪپڻ وغيره ۾ دير اصلي نہ ڪئي وڃي. مان سمجهان ٿو تہ هتان جا ڏيهي ڪاريگر هن ڪم ۾ پڙ آهن. جيڪڏهن نگرانيءَ واسطي فور مين کي مقرر ڪيو ويندو تہ ڪم نهايت سهڻي نموني سر انجام ڪري سگهجي ٿو.

ريل جي پٽڙيءَ جي جڙائي جي ڪم کي سهڻي نموني اڪلائڻ واسطي ڇهن ماهر انجنيئرن، ڇهن وچين درجي ۽ ڇهن هيٺئين درجي جي خدمتن جي لوڙ پوندي. اهڙيءَ ريت هر ماهر انجنيئر جي هيٺان بہ ٻانهن ٻيلي انجنيئر هئڻ کپن. ڪيس پنهنجي حد جو بااختيار عملدار هئڻ گهرجي، جنهن جي هٿ هيٺ نقشن ۽ خاڪن تيار ڪرڻ وارو عملو ڪم ڪندو هجي.

ان ڪم جي سار سنڀال لهڻ لاءِ ڪيترن انسپيڪٽرن جي ضرورت پوندي، تنهن لاءِ هن وقت ڪجهہ چوڻ ممڪن ڪونہ آهي. اها حقيقت هن ڳالهہ تي مدار رکي ٿي تہ ڪم ڪهڙي نوعيت جو ۽ ڪيتري حد تائين پکڙيل آهي. اهڙي قسم جا ماڻهو ڏيهي هئڻ کپن.

هتي وچين درجي جا پنج انجنيئر ڪم ڪري سگهندا. پر کين پبلڪ ورڪس جو وسيع تجربو هجڻ ۽ ٻوليءَ جو ڄاڻو هئڻ کپي. هيٺئين درجي جي انجنيئر کي وسيع عملي ڄاڻ هجي ۽ کيس ريلوي جي ٿيوري ۽

پرئيڪٽيڪل جي ڪافي معلومات هجڻ کپي.

مان جنهن قسم جي عمل بابت ڳالهائي رهيو آهيان، ان جي بدني سگهہ ڇا هوندي يا ان ۾ ڪم ڪرڻ جي دلچسپي ڪيتري هوندي. انهن مان اهڙا پورهيت ۽ ايماندار ماڻهو هوندا، جو جيڪڏهن کين ڪنهن نئين ڪم لاءِ چيو ويندو تہ پاڻ ڪونہ ڪيٻائيندا. جيڪڏهن ڪي اهڙا اورچ ماڻهو آهن، تہ انهن کي پهرئين درجي يا ماهر انجنيئرن طور ترقي ڏني وڃي. اهڙا پنج انجنيئر ملتان ۽ لاهور جي وچ تي ۽ هڪ لاهور- امرتسر واري علائقي ۾ مقرر ڪيو وڃي.

اوهان جي منظوريءَ کان پوءِ پٽڙي نهڻ مهل هڪ ماهر انجنيئر، هڪ وچين درجي جو ۽ ڇهہ هيٺئين درجي وارا انجنيئر انگلنڊ مان گهرايا وڃن. باقي ٻيا انجنيئر ۽ وڏيڪ عملو هتان پرتي ڪيو وڃي.

مان هن راءِ جو آهيان تہ جيڪر آئون هي ريل پٽڙي ڇئن سالن جي عرصي اندر پوري ڪري آمدرفت لاءِ کولي سگهان. جيڪڏهن مٿي ڇاڻايل سڀ سهوليتون مون کي ڏنيون ويون تہ آئون بلڪل ائين ڪري سگهان ٿو.

هن سان گڏ آئون هيءَ بہ سفارش ڪندس تہ لاهور اسٽيشن پرسان ڪپهہ جي ڳنڙين ٻڌڻ واسطي هڪ پريس پڻ قائم ڪئي وڃي. ڪپهہ جون ٻڌل ڏيهي طرز جون ڳنڙيون ڊليون ٻڌيون وڃن ٿيون. جيڪڏهن انهن کي پوري داٻ سان ٻڌو وڃي تہ اهي اڌ ماپ جيتريون وڃي بيهنديون. هن مان ريلوي ڪمپني بدران خانگي ماڻهن کي وڏيڪ فائدو پهچي ٿو.

هن وقت مسافرن ۽ تجارتي مال جي آمدرفت ججهي آهي. ريل پٽڙي وڃائڻ سان اها اجا بہ وڌندي. سرڪاري ڪامورن جي ڏنل انگن اکرن مان اهڙي ڳالهہ ثابت ٿئي ٿي. منهنجي خيال ۾ ٿيندڙ منافعو انهن انگن اکرن کان تمام گهڻو وڏيڪ آهي. پر جڏهن ملڪي اپت ڪراچي واري ڳتي کان ٻاهر رواني ڪئي ويندي، تہ پئداوار ايتري وڌندي جنهن جو اندازو ڪرڻ ممڪن ئي ڪونہ آهي. موجوده دور ۾ ملڪي اپت کي

ٻاهر وڃڻ جو رستو ڪونہ آهي، تنهن ڪري ان اپت جي فقط ڏيهي گهرج آهي ۽ انهيءَ مان ٿورو گهڻو منافعو ملي ٿو. هندستان جون حالتون مجبور ڪري رهيون آهن تہ ان جي مختلف علائقن جي وچ ۾ ڪو رابطو ضرور هجي ۽ مختلف علائقن ۾ پيدا ٿيندڙ ڪاپي جون شيون گهرجائو علائقن ڏانهن روانيون ڪيون وڃن.

اوهان جو نقطئہ نظر اهو آهي تہ ريل ۽ درياهي آمدرفت ۾ هڪ قسم جو ڳانڍاپو هجڻ ضروري آهي، جيڪو اڳتي وڃي ڪراچي بندر سان ملي. اهڙيءَ ريت اهو رستو اڳتي هلي واپاري شهہ رڳ بنجي پوندو ۽ پنجاب جي ساري پيداوار ڪراچيءَ وسيلي ٻاهر ويندي. مان، هن قسم جي رٿا مڪمل ڪرڻ ڪان پوءِ هيءَ سفارش ڪندس تہ لاهور ڪان پشاور تائين ريل جي پٽڙي وڇائي وڃي ۽ اهو ڪم جيترو ممڪن ٿي سگهي اوترو جلدي ۾ پورو ڪيو وڃي.

اوهان جو فرمانبردار

وليم برنٽن

سپرٽينڊنگ انجنيئر پنجاب سروي.

گراهام هائوس اولڊ براڊ اسٽريٽ

24 - آڪٽوبر 1857ع.

سائين!

مون پنهنجي خط نمبر 193 تاريخ-20 جي حوالي سان اوهان کي ملتان ڪان لاهور ۽ اتان ڪان امرتسر واري علائقي جي سروي پوري ٿي وڃڻ جو اطلاع ڏنو هو. هاڻي هيءُ بورڊ عزت مآب ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس کي هي اطلاع ڏئي رهيو آهي تہ هندستان ۾ رهندڙ بورڊ جي ايجنٽ ريلوي جي اڏاوت جي مقصد واسطي لاهور ڪان اٽڪ ۽ پشاور واري علائقي جي سروي ٿيڻ جو اطلاع موڪليو آهي ۽ اها پنجاب

سروي جا انجنيئر ڪري رهيا آهن.

(٢) ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ جي هندستان ۾ رهندڙ ايجنٽ گڏريل جون جي 10 تاريخ تي سنڌ جي ڪمشنر ڏانهن هڪ خط لکيو آهي جنهن ۾ ڪيس ٻڌايو ويو آهي، ته هندستان جي انگريز سرڪار ملڪ جي مختلف علائقن وچ ۾ رابطي قائم ڪرڻ جي آس رکي ٿي. ڪيس اهو به اطلاع ڏنو ويو ته ملتان لاهور ۽ امرتسر واري علائقي جي سروي مڪمل ٿي چڪي آهي. مذڪوره ايجنٽ ڏانهس اهو به لکيو آهي ته هن پنجاب حڪومت ڏانهن، لاهور کان اٽڪ تائين سروي ڪرڻ لاءِ هڪ تجويز پڻ رواني ڪئي آهي.

(٣) تاريخ 11-جون سنڌ جي ڪمشنر مٿين حوالي وارو ساڳيو خط بمبئي جي گورنر ڏانهن موڪليو آهي. ان سان گڏ مسٽر وارن جي خيالن جي تمام گهڻي پنيرائي ڪندي، سندس تجويز ڪيل سروي کي بنادير منظور ڪرڻ جي سفارش ڪئي آهي. تاريخ 29 جون تي پنجاب جي چيف ڪمشنر تجويز ڪيل اهڙيءَ سروي تي خوشيءَ جو اظهار ڪيو آهي ۽ ان ڏينهن هن سرڪار کي خط لکي اهڙي تجويز بنادير منظور ڪرڻ جي توقع ڏيکاري آهي.

(۴) پنجاب سروي جي سپرنٽينڊنگ انجنيئر جي پيش ڪيل رپورٽ، تاريخ 20 تي ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس ڏانهن رواني ڪري چڪو آهيان. مسٽر برنٽن، لاهور کان پشاور جي سروي بابت جنهن راءِ جو اظهار ڪيو آهي، تنهن جو اختصار هيٺ ملاحظه ڪندا:-

"موجوده هندستان جي اهم ضرورت اها آهي ته جدا جدا خاصيتن وارن هن جي مختلف علائقن وچ ۾ بنا ڪنهن دير جي رابطو پيدا ڪيو وڃي.

(۵) توهان جو تجويز ڪيل ريل رستو جيڪو درياهي آمدرفت سان ڳنڍيل هوندو، تنهن جو ڪراچيءَ جي بندرگاه سان رابطو هوندو. مڪمل ٿيڻ کان پوءِ هيءُ رستو آمدرفت لاءِ شهه رڳ بڻجي پوندو ۽ پنجاب جي ساري آمدرفت فطري طور فقط هن ئي رستي سان ٿيندي.

مان هن رٿا کي تيار ڪرڻ سان گڏ هيءَ سفارش به ڪندس ته لاهور کان پشاور واري علائقي جي سروي پڻ بنادير شروع ڪئي وڃي.

(۵) هيءُ بورڊ پنهنجي ايجنٽ ۽ سپرنٽينڊنگ انجنيئر جي خيالن جي دل سان پنيرائي ڪري ٿو. اها هڪ مناسب ڳالهه به آهي ته هن سروي جون خدمتون به پنجاب سروي جي عملي کان ورتيون وڃن ته بهتر ٿيندو، جيڪو هاڻي لاهور ۾ موجود آهي ۽ واندو ويٺو آهي. تجربي هئڻ ڪري هن سروي کي جهٽ اڪلائي وٺندا. ان ڪري اقتصادي طور وڏو فائدو پهچندو. جيڪڏهن عزت ماب ڪورٽ آف ڊائيرڪٽرس چاهي ته انهن کي سروي ڪرڻ جو حڪم ڏنو وڃي. هن سروي تي ٿيندڙ خرچ جو جدا حساب ڪتاب ۽ وچور رکيو پوندو ۽ ان جو استعمال به ڪيل بندوبست مطابق هوندو. اهڙي خرچ جي پڪي داخلا بعد ۾ ڪئي ويندي.

(٦) مان هتي، ڪمپني جي ڪنسلٽنٽ انجنيئر مسٽر يارو جي پيش ڪيل ياداشت نامي کي ڪاغذن ۾ شامل ڪرڻ جي اجازت طلب ڪيان ٿو، جنهن کان هن موضوع تي سندس راءِ طلب ڪئي وئي هئي.

(٧) هتي مان عزت ماب ڪورٽ کي هن ڳالهه ياد ڏيارڻ جي ضرورت محسوس ڪونه ٿو ڪريان ته مارڪيس آف ڊلهائوسي ۽ ٻين بااختيار ماڻهن سياسي ۽ تجارتي نقطئه نگاه کان پنجاب ۽ پشاور کي ملائي هڪ ڪرڻ جي اهميت تي زور ڏنو هو. سندن خواهش هئي ته خيبر لڪ تائين ريل جو رستو تعمير ڪري پشاور جي اثر کي خيبر لڪ جي منهن تائين وڌائي ڇڏجي ۽ ان ساري علائقي جي راجڌاني لاهور هئڻ کپي.

اوهان جو
ڊبليو. پي. ائنڊريو.
چيئرمئن.

پنجاب جي چيف ڪمشنر جي آفيشيئيٽنگ سيڪريٽري اي.

برانديٿ جو، سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ جي ايجنٽ نِويل وارِن ڏانهن لکيل خط.

پبلڪ ورڪس لاهور
۲۴ جون 1857ع
سائين!

اوهان طرفان خط نمبر 161 تاريخ 15-جون، هڪ گذراش ڪيل آهي. ان حوالي سان چيف ڪمشنر جي هدايتن تحت مان اوهان کي هي اطلاع ڏئي رهيو آهيان تہ توهان جي تجويز ڪيل لاهور-اٽڪ سروي جي جيڪڏهن منظوري ملي وئي تہ ڪيس بي انتها خوشي ٿيندي. هن صاحب سرڪار کي اڄ هن سروي جي بنادير منظوري لاءِ هڪ تاڪيدي خط روانو ڪيو آهي. (۳)

اوهان جو
اي. براندبيٿ
آفيشيئيٽنگ سيڪريٽري.

ڊبليو. پي. انڊريو جو سر جيمس سي. ميلوِل ڏانهن لکيل خط.

سنڌ ريلوي ڪمپني
گراهام هائوس. اولڊ براڊ اسٽريٽ
۲٦-آڪٽوبر. 1857ع
سائين!

مون هن مهيني جي 20-تاريخ تي خط نمبر 193 روانو ڪيو هو جيڪو عزت ماب ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس ڏانهن لکيل هو. ان سان، پنجاب سروي جي سپرنٽينڊنگ انجنيئر جي رپورٽ ۽ پيا ضروري

دستاويز پڻ شامل هئا. مون کي هيءَ گذارش ڪرڻ جي هدايت ڪئي
وئي آهي تہ جيڪڏهن ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس اهڙين حقيقتن کان
متاثر ٿي ان رٿا کي منظور ڪرڻ جي ارادي سان سوچي ويچاري رهي آهي
تہ ان ڏس ۾ ترت ئي اهم قدم کنيا وڃن تہ جيئن پنجاب ريلوي واري
منصوبي جو جلد ئي ڪم شروع ڪيو وڃي. هي ڪم نهايت اهم ۽
ضروري آهي. هيءُ بورڊ هن رٿا تي ڪم ڪرڻ واسطي پنجويهہ لک
پائونڊن جي موڙي کڻي ڪرڻ واسطي تيار آهي. هن ڪمپنيءَ سان
شرط شروط اهي ساڳيا هوندا، جيڪي ايسٽ انڊيا ڪمپني ۽ سنڌ
ريلوي ڪمپني جي وچ ۾ طئي ٿيل آهن. موڙي، پئسي جي ڏيتي ليتيءَ
جي مارڪيٽ کي نظر ۾ رکي جيترو ممڪن ٿي سگهيو اوتري جلديءَ
۾ کڻي ڪئي ويندي.

متئين چاٽايل ابتدائي معاهدي طئي ڪرڻ ۾ ڪابہ دير ڪانہ
لڳندي ۽ قيمتي وقت بچي پوندو. ان کان پوءِ بورڊ کي موڙي کڻي
ڪرڻ جو سونهري وجهہ ملي پوندو ۽ پنجاب سرڪار جنهن توقع جو
تازو اظهار ڪيو آهي، تنهن کي پوري ڪرڻ ۾ ڪابہ دير ڪانہ لڳندي،
ڇاڪاڻ تہ اهو ملڪ جي سيني ڪمن کان وڌيڪ ضروري ۽ اهم آهي
جيڪو اتر-اولهہ هندستان جي تجارت کي گهڻو متاثر ڪري سگهي ٿو.
هن جي تعمير ۾ گهڻيون سهوليتون، وڏو منافعو آهي جيڪو ايڪيهہ
ملين پورهيتن جي مفادن جي نگهبانيءَ جو علمبردار آهي. هن کان علاوه
پنجاب جي روشن مستقبل واسطي هن کان وڌيڪ اهم ڪم ٻيو
ڪونہ ٿيندو.

اوهان جو
ڊبليو. پي. ائنڊريو.

سر جيمس سي. ميلوِل جو، ڊبليو. پي. ائنڊريو ڏانهن لکيل خط
جو اختصار.

ايست انڊيا هائوس
تاريخ 17-نومبر 1857ع
سائين!

مون کي اوهان جو خط نمبر 193 جيڪو تاريخ 20-آڪٽوبر جو لکيل هو سو مليو آهي. ڄاڻايل خط ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ جي ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس جي خدمت ۾ موڪلي ڇڏيو اٿم. جنهن سان سنڌ ريلوي ڪمپني جي انجنيئرن طرفان ملتان کان لاهور ۽ امرتسر ريلوي بابت ڪيل سروي جي رپورٽ شامل هئي. اوهان کي ٻڌائڻ واسطي مون کي هي حڪم ڪيو ويو آهي ته ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس سرڪاري انجنيئر جي رپورٽ ۽ هندستان سرڪار جي راءِ جي اظهار کان پوءِ هن موضوع تي ڌيان ڏئي سگهجي ٿو.

اوهان جو
جي-سي. ميلول.

هندستان کان اينڊڙ ٻي ٽپال ۾ وڌيڪ تصديق ٿيل راءِ جو اظهار اچي پهتو. جيڪو سپريم گورنمنٽ جي سر جان لارينس وٽان هو ۽ اهو چيئرمئن ترت ئي انڊيا هائوس ڏانهن موڪلي ڇڏيو. اهڙي خط و ڪتابت هيٺ ملاحظه فرمايو:-

سنڌ ريلوي ڪمپني
گراهام هائوس، اولڊ براڊ اسٽريٽ

تاريخ 14-ڊسمبر تي خط نمبر 212 اوهان جي خدمت ۾ روانو ڪري چڪو آهيان، جنهن ۾ ملتان کان لاهور ۽ امرتسر واري ريل رستي جوڙڻ لاءِ موڙي ڪني ڪرڻ جي اجازت جي گذارش ڪيل هئي. هاڻي مان ڪمپني جي ايجنٽ معرفت مليل هڪ اهم خط جو نقل روانو ڪري رهيو آهيان، جيڪو پنجاب جي چيف ڪمشنر جي آفيشيئيٽنگ سيڪريٽري، هندستان پبلڪ ورڪس ڊپارٽمينٽ جي سيڪريٽري ڏانهن

لکيو آهي ۽ اهو ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس جي اطمينان لاءِ ڪافي آهي. مذڪوره خط تي سر جان لارينس جهڙي ذميوار ۽ ڏاهي ماڻهو به پنهنجي راءِ جو اظهار ڪيو آهي، جنهن مان هن ڪم جي ضرورت ۽ اهميت جو پتو پوي ٿو.

اوهان جو
ڊبليو. پي. انڊريو.

چيف ڪمشنر پنجاب جي آفيشيئيٽنگ سيڪريٽري ليفتيننٽ اِي. ايچ. پاس، طرفان هندستان سرڪار جي پبلڪ ورڪس ڊپارٽمينٽ جي سيڪريٽري ڪرنل بئڪر ڏانهن لکيل خط.

لاهور. 21-آڪتوبر 1857ع
سائين!

اوهان پنهنجي خط نمبر 224 تاريخ 19-جنوري 1856ع ۾ چيف ڪمشنرجي راءِ جي اظهار جي گذارش ڪئي هئي. هن صاحب مسٽر تيمپل جي اوهان ڏانهن لکيل خط نمبر 278 ، تاريخ 26-آگسٽ 1856ع تي پنهنجي راءِ جو اظهار ڪري، سپريم گورنمينٽ ڏانهن موڪلي ڇڏيو آهي، جنهن ۾ هن ملتان کان لاهور ۽ امرتسر جي وچ ۾ ريل پٽڙي وڇائڻ جي رٿا جي پر زور سفارش ڪئي آهي. هاڻي مان چيف ڪمشنر جي هدايتن موجب انهن ڪاغذن جا نقل روانا ڪري رهيو آهيان، جن جو حاشيي ۾ تفصيل ڏنو ويو آهي.(۴) منجهن اهو ڏيکاريو ويو آهي ته اهي رٿائون سوچ ويچار واري مرحلي کان اڳتي نڪري ڪم جي شروعات ڪرڻ واري مرحلي ۾ داخل ٿي چڪيون آهن. هاڻي فقط انگلنڊ جي اختياريءَ وارن جي منظوري رهيل آهي، جنهن کان پوءِ هڪدم انهن رٿائن تي وڏي زور شور سان ڪم شروع ڪيو ويندو.

(۲) مسٽر برنٽن جي رپورٽ سان گڏ رٿائون، نقشا ۽ ريل جي رستي جا مختلف حصا شامل ڪيا ويا هئا، جيڪي لاهور کان

27-اگست تي موڪليا ويا ۽ اهي ٻئي وچي ملتان پهتا. ڪراچي پهچڻ تي انهن ڪاغذن جي جاچ ڪئي ويندي. مٿي وچڻ ڪان پوءِ جيڪي نتيجا نڪرندا تن بابت اوهان کي آگاهه ڪيو ويندو. چيف ڪمشنر کي انهيءَ ڳالهه جو نهايت افسوس آهي جو سندس آفيس ۾ ڪنهن غلطيءَ سبب ضروري ڪاغذ بمبئي سرڪار ڏانهن وقت سر موڪلڻ ۾ اجائي دير ٿي وئي. ان وقت حڪومت جي هر ڪاتي تي هڪ قسم جو دٻاءُ هو. جمون جي فوج جي احساسن ڪان آگاهه ٿيڻ واسطي چيف ڪمشنر پاڻ جلنڌر ڏانهن نڪري ويو هو ۽ ڪيس جلديءَ ۾ دهليءَ ڏانهن روانو ڪري رهيو هو.

(٣) مٿئين چاٽايل منصوبي کي عملي جامي پارائڻ واسطي ڪمپني جوڙي وئي آهي. هن ڪمپنيءَ جا ڊائريڪٽر لنڊن جي اختياريءَ وارن سان سڌو لهه وچڙ ۾ آهن. توقع آهي ته هن رٿا تي هاڻي نهايت سولائيءَ سان ڪم ڪري سگهبو. چيف ڪمشنر اها پنهنجي اهم ذميواري سمجهي ٿو ته هو وس آهر سپريم گورنمينٽ کي ذري پرزي جي ڄاڻ ڏيندو رهي ۽ ضرورت مطابق ان کي مناسب صلاح مشورا ڏيندو رهي.

(۴) مسٽر ٽيمپل جي خط جي 19 فقري ۾ چاٽايل آهي ته ملتان کان امرتسر تائين ريل جي ٻني پٽڙي وڇائڻ تي ٻه ملين اسٽرلنگ پائونڊ خرچ ايندو. ان سان شامل ڪاغذن مان معلوم ٿيندو ته ڪمپنيءَ ريل جي سنگل لائين وڇائڻ جي رٿا جوڙي هئي. پتو نه آهي ته الائي ڪهڙن سببن ڪري اختياري وارن ڊبل لائين وڇائڻ جو سوچيو هو. مسٽر برنٽن ان رٿا تي 1676295 پائونڊ خرچ جو ڪاٿو ڪيو آهي. پر پنجاب جي چيف ڪمشنر جو خيال آهي ته جيڪڏهن عقل کان ڪم وٺي قناعت سان ڪم ڪيو ويو ته خرچ هن ڪان گهٽ ايندو.

(۵) ڪاغذن سان شامل مسٽر برنٽن جي رپورٽ ۽ تيار ڪيل رٿائون مسٽر ٽيمپل جي خط ۾ لکيل حقيقتن جي پٺڀرائي ڪن ٿيون ته جنهن علائقي مان ريل رستو تيار ٿي رهيو آهي، سو ڏاڍو سولو ۽ سهوليتن وارو آهي. ڌرتي جي مٿاڇري جي لاهوندي به تمام هلڪي ۽

ٿوري آهي جو ان تي ويچاري بہ ڪونہ ٿو سگهجي. سارو علائقو سئون
سڌو پٽ ڏسبو. ريل رستي جي ڪنهن حصي ۾ نہ ڪي مٿاهيون نظر
اينديون ۽ نہ وري ڊوريون ڊيهيون ڏسڻ ۾ اينديون. هلڪن سلڪن پاڻي
جي وهڪرن ڪان سواءِ ڪٿي بہ درياهي واهڙ ڪونہ آهن، جن ڪري
ڪي ڏکيايون پيدا ٿي سگهن. ڇاڪاڻ تہ اهو رستو پاڻيءَ جو وٽ پاسو
ڏئي گذري ٿو. ملتان واري جوءِ درياهي پَٽُ آهي جتان چناب وهي ٿو.
پر هتي بہ انجنيئرنگ سان لاڳاپيل ڪا ڏکيائي ۽ ڏچو ڪونہ ڏسبو.
اتان چاڙهہ جي رُت ۾ وهندڙ واهن مٿان ضرور لنگهٽو پوندو. اهڙي
ريت باري دوآبي جا بہ ڪي موسمي واهڙ رستي ۾ اچن ٿا. هي پاڻيءَ جا
وڏا وهڪرا ڪونہ آهن، جو ڪنهن وڏي لاڳت جو ڪارڻ بڻجن.

(٦) باري دوآبي جا اهڙا واهہ جڙندڙ ريل جي گهٽي حصي تائين
هڪ ٻئي سان پوروچوٽ تي هلن ٿا. نظر ائين اچي ٿو تہ ٻئي هڪ ٻئي
واسطي فائدي وارا بہ آهن. اهي ٻئي گڏجي هڪ مهذب معاشرو پيدا
ڪندا، نہ تہ هن وقت تائين هنن پٽن ۽ پونن تي لاڏائو ۽ سانگي ماڻهو
رهندا آهن، جيڪي چوپائي مال جي ڪڌ وتندا آهن ماڳ مٽائيندا ۽ اوٺن
وڳن پويان وڙڪندا. ريل جي پٽڙي وڇائڻ واسطي جنهن رستي جي
چونڊ ڪئي وئي آهي، سو پاڻي جي وهڪري جي گذرگاه جي پرسان
آهي. مسٽر برنٽن جنهن ريل جي ٿوري حصي جي پٽڙي وڇائي تنهن جو
چوڻ آهي تہ اهو رستو صفا سڌو آهي. سندس خيال آهي تہ هن جهڙو
سڌو رستو ساري يورپ ۾ بہ ڪٿي ڪونہ ڏسبو.

(٧) مسٽر ٽيمپل جي خط جي 21 فقري ۾ هن حقيقت جو اظهار
ڪيو ويو آهي، تہ ريل نهڻ ڪان پوءِ پهرئين مرحلي ۾ بہ ملين لاڳت تي
9 في صد فائدي جو امڪان آهي. پنجاب جي چيف ڪمشنر کي اهو پتو
ڪونہ آهي، جنهن بنياد تي منافعي جو اهو حساب ڪتاب رکيو ويو آهي
سو اعتراض جوڳو آهي. يعني ڪٿي وچ تي اهڙي غلطي ٿي وئي آهي جو
اهو حساب ڪتاب غلط پيو ڀانئجي. هن ڳالهہ ۾ دلچسپي رکندڙ انگ
اکر گڏ ڪري ڪي ثابتيون ڪٺيون ڪيون آهن، جيڪي هن ۽ ٻين

ڪمپنين جي چيئرمئن مسٽر انڊريو جي چيل حقيقت مان بہ واضح آهن. تنهن ڪري مڪمل اعتماد سان توقع ڪري سگهجي ٿي تہ ريل نهڻ ڪان پوءِ هر قسم جي آمدرفت تمام گهڻي وڌي ويندي. اها حقيقت ڪراچي جي وڌيل تجارت مان بہ محسوس ڪري سگهجي ٿي. سنہ 1843ع ۾ ڪراچي اندر 122010 پائونڊن جي ڏيتي ليتي ٿي. جڏهن تہ 1854 ع ۾ 1233000 پائونڊن جو ڪاروبار ٿيو. هن حقيقت مان اها ڳالهہ ثابت ٿئي ٿي تہ سهوليتن جي واڌاري سان واپاري ڏيتي ليتي ۾ بہ چاڙهہ اچي ٿو. جيڪڏهن سهوليتون وڌنديون تہ وڌي منافعي جي توقع ڪري سگهجي ٿي. اهو غلط بنيادن تي ڪاٿو لڳايو ويو آهي تہ ٻن ملين جي سيڙپ تي 9 في صد جو فائدو ٿيندو. پر مناسب ڳالهہ هيءَ آهي تہ جيڪڏهن سيڙپ مان پنجون يا ڇهون حصو گهٽائي ڇڏبو تہ بہ ٦ في صد منافعو ڪاڏي بہ ڪونہ ويو.

(٨) راءِ جو وڌيڪ اظهار هن ريت بہ ڪري سگهجي ٿو تہ رٿيل ريل رستو نهايت اهم آهي ۽ هن رستي جي اڏاوت واسطي ڪنهن ڪمپني جو جڙڻ بہ لازمي آهي، جنهن جي سيڙايل موڙي تي مقرر وياج بہ منظور ڪيو آهي ۽ اها ڪراچيءَ کان ڪوٽڙي تائين ريل پٽڙي وڇائڻ لاءِ ذميوار رهندي. اتان کان ملتان تائين آگبوٽن جي سگهاري آمدرفت شروع ڪئي ويندي. اپت جي نقطئہ نظر کان هن رٿا جي ڪاميابي هن ڳالهہ تي مدار رکي ٿي تہ ٻين علائقن ۽ پنجاب جو گهڻو تجارتي مال ۽ مسافرن جو وڏو انگ هن رستي سان اچ وڃ شروع ڪري.هن قسم جي آمدرفت واسطي ريل جو رستو وڏو ڪارٽي بڻبو. هيءُ رستو سرڪار لاءِ وڏي اهميت رکي ٿو. ڇاڪاڻ تہ هن رستي سان فوج ۽ فوجي سازو سامان پنجاب يا ٻين پاسن تائين سولائي سان ۽ وقت سر پهچائي سگهبو.

(٩) هندستان اندر قائم ڪيل ريل جي رستن جي تجربي مان معلوم ٿئي ٿو تہ هتي انگلنڊ جيان نہ ريل رستو ۽ نہ وري اتان جهڙيون اسٽيشنون تعمير ڪري سگهجن ٿيون.تنهن ڪري پنجاب جي چيف

ڪمشنر جو خيال آهي ته مٿئين حقيقت ڏانهن ضرور ڌيان ڏنو ويجي.
هيءُ صاحب ان ڪري به گهڻو خوش آهي ته مسٽر برنٽن جو خيال آهي
ته ريل گاڏن جي تياري هتي ڪئي ويجي ۽ لوهه انگلنڊ مان گهرايو ويجي.
ڇاڪاڻ ته ائين ڪرڻ سان گاڏن ٺاهڻ واري ڪم ۾ وڌيڪ جلدي
ٿيندي. هن وقت تائين اسٽيشن ناهڻ جي ڪا رٿا ڪانه جوڙي وئي آهي.
خيال ڪيو وڃي ٿو ته ريل اسٽيشن جي تعمير وارو ڪم وقت کان اڳ
ٿيندو. چيف ڪمشنر اهڙا نقشا ضرور ڏنا آهن، جن ۾ اسٽيشن جي
جاين جا خاڪا وغيره ڏنا ويا آهن. مسٽر برنٽن جيڪي به هن ڏس ۾
سفارشون ڪيون آهن، سي بلڪل مناسب آهن. هندستان اندر ريل جي
رستي جي اڏاوت جو ڪيس ۽ سندس پاڻهن پيلي انجنيئرن کي گهڻو
تجربو آهي. پڪ آهي ته جيڪڏهن مٿس اعتماد رکي ڪيس سڀ اختيار
سونپيا ويا ته ٻيڙا وجي ٻني لڳندا.

(١٠) چيف ڪمشنر اهو مشورو ڏيندو ته اسٽيشنون اهڙيون
جوڙيون وڃن، جو ضرورت مهل بچاءَ جو ڪم به ڏئي سگهن. تازن
واقعن ڪري هندستان اندر اهڙين ڳالهين کي نظر انداز نه ٿو ڪري
سگهجي. هن علائقي مان گذرندڙ ريل رستو برپٽ مان لنگهي ٿو. اتان
جا رهواسي اڃا تائين انگريزن خلاف ٻراٽا بيٺا آهن. سندس خيال آهي
ته ريل پٽڙي جي ٻنهي پاسن کان بچاءُ واسطي پيهر هجي ۽ اهو اهڙو
هجي، جو جڏهن ڏيهي ماڻهو چاهن ته ان کي ختم ڪري سگهن.
ڇاڪاڻ ته ٿوري گهٽي نظر واري پيهر جي بچاءَ لاءِ فائدي واري ڪانه
ٿيندي. مسٽر برنٽ جي صلاح آهي ته پيهر لاءِ پيهر وَل هئڻ کپي.
سندس اها تجويز بلڪل سٺي ۽ صحيح آهي. هن علائقي ۾ ڪنڊن
وارا اهڙا ڪيترا ئي ٻوٽا آهن، جن کي هن مقصد واسطي ڪتب آڻي
سگهجي ٿو.

(١١) اهو ضروري ڪونه آهي ته انجنيئري سان لاڳاپيل ڪن
ڳالهين کي هتي بيان ڪجي. پر جيتري قدر سندس بيان جو تعلق آهي ته
ڪمپني جا دائريڪٽرس ڪنهن جاءِ جي تعمير لاءِ ذميوار هئڻ کپن ۽

اهڙيون اڏاوتون انهن جي ضابطي هيٺ هجن. انهيءَ لاءِ ته جيئن اسٽيشنن ويجهو ڪنهن خاص نظام تحت ڪي نوان ڳوٺ اڏجي سگهن. ڇاڪاڻ ته صحت ۽ صفائي جو خيال رکڻو آهي. هن مامري ۾ چيف ڪمشنر پنهنجي ذاتي راءِ ضرور هن ريت ڏيندو ته اهو اصول فقط انهيءَ ايراضيءَ سان لاڳو ڪيو وڃي جيڪا برپٽ هجي ۽ منجهس انساني وسنديون گهٽ هجن ۽ هو پنهنجي ضلع عملدارن کي هدايتون ڏيندو، ته اهڙين ايراضين ۾ ريل ڪمپني جي ڪامورن جي اجازت کان سواءِ ڪنهن ماڻهوءَ کي گهر ناهڻ جي موڪل نه ڏين. اهو بلڪل مناسب طريقو آهي جنهن سان مسٽر برنٽن جي ڏنل صلاح مشوري تي چڱيءَ ريت عمل ڪري سگهجي ٿو. سندس هڪ ٻيو سوال به آهي ته ريلوي جي استعمال ۾ ايندڙ زمين لاءِ سرڪار زمين جي مالڪن کي معاوضو ڏئي يا نه ڏئي. يا ان زمين تي بيٺل ملڪيت جي نقصان جو عيوض پري ڏئي يا نه. هندستان ۾ هن کان اڳ به ريل جي پٽڙي وڇائي وئي آهي. جنهن اصول تحت انهن ريل ڪمپنين زمين جي مالڪن کي معاوضا ادا ڪيا آهن، سي اصول هتي به قائم ڪيا وڃن. تنهن ڪري هن مسئلي تي هرو ڀرو ڪنهن بحث جي ضرورت ڪانه آهي.

(١٢) هڪ ٻيو به نڪتو آهي، جنهن ڏانهن مسٽر برنٽن ڏيان ڇڪايو آهي جنهن بابت چيف ڪمشنر به پنهنجي راءِ پيش ڪرڻ جي خواهش ڏيکاري آهي. هن ڏس ۾ ڪيس شڪ آهي ته جيڪڏهن انگلنڊ جي انگريز کي ريل جو ٺيڪو ڏنو ويو ته نئين ملڪ ۾ ٻي زبان هجڻ ڪري هو وقت سر ڪم پورو ڪري ڪونه سگهندو. جيڪڏهن هندستان ۾ اهڙو ڏوڪڙ پئسي وارو انگريز ملي وڃي، ته ان کي ٺيڪي ڏيڻ ۾ ترجيح ڏني وڃي. پر اهڙي قسم جا ماڻهو پنجاب ۾ اڻ لڀ آهن. هتان جا ڏيهي ماڻهو اهڙن ٺيڪن کڻڻ لاءِ آتا آهن. اهڙا ماڻهو ملڪن جي اهڙين ايراضين کان پليءَ پٽ ڄاڻو آهن ته ريل بند جي تعمير واسطي کهڙيون شيون ڪٿان ملي سگهنديون. ڪيترن ماڻهن کي واهن کوٽڻ ۽ انجنيئري ڪاتي جي ٻين ٺيڪن جي ڪمن ڪرڻ جو وسيع

تجربو آهي. اهڙا ٺيڪا ريلوي جي ڪم سان ويجهڙائي ۾ رکن ٿا. تنهن ڪري چئي سگهجي ٿو ته اهڙا ماڻهو يورپ کان ايندڙا نوَن ماڻهن کان وڌيڪ سنا آهن ۽ جن کي هندستان جي ٺيڪن ۽ ڪمن جو ڪو تجربو ڪونه آهي. يورپي ماڻهن لاءِ هتان جي پورهيت کان ڪم وٺڻ ۾ پنهنجي ليکي هڪ جدا مسئلو آهي. جيڪڏهن اهڙن ماڻهن کي هتي ٺيڪن کڻڻ جي دعوت ڏني وئي ته هتان جي ماڻهن ۽ يورپي ٺيڪيدارن جي وچ ۾ دلاليءَ جو ڪم اسان کي ڪرڻو پوندو. ان ناتي اهي ماڻهو فقط هتان جي انجنيئرن جيان سار سنڀال وارو ڪم ڪري سگهندا. اهو مامرو تيستائين جاري رهندو، جيستائين کين هتان جو تجربو ٿئي. چيف ڪمشنر، مسٽر برنٽن جي خيالن کان تمام گهڻو متاثر آهي. هن جا خرچ پکي جا ڪاٿا هتان جي ڏيهي اگهن تي مدار رکن ٿا، تنهن ڪري چئي ڪونه ٿو سگهجي ته يورپ جي ٺيڪيدار کي اهڙين ڳالهين مان فائدو پوندو يا نقصان ٿيندو. هن کان علاوه واسطيدار ڌرين کي هن مان ڪيترو فائدو پوندو تنهنجي ۾ ڪا پڪ نه آهي.

(۱۳) نظر ائين اچي رهيو آهي ته مسٽر برنٽن ۽ سندس ٻانهن ٻيلي انجنيئر جلد ئي سنڌ روانا ٿيڻ وارا آهن ۽ جتي زيرغور هڪ نئين ريل رستي جي لاءِ سروي جي شروعات ڪندا. جيستائين انگلنڊ جي اختياري وارن طرفان ڪم جي منظوري نه ٿي ملي يا ان لاءِ ڪي واضح احڪام هندستان نه ٿا پهچن، تيستائين هيءُ ڪم شروع ڪري ڪونه ٿو سگهجي. ساري دير جو ڪارڻ فقط اهو آهي. انومان آهي ته ان کان لنوائي ۾ ڪونه ٿو سگهجي، پر جيئن ته ضروري جاچ پرتال پوري ٿي چڪي آهي ۽ اهڙي جاڻ ڊائريڪٽرن ڏانهن ۾ موڪلي وئي آهي، سروي ۾ خير خوبيءَ سان مڪمل ٿي چڪي آهي، تنهن ڪري هاڻي ڪي شڪ شبها موجود ڪونه آهن. چيف ڪمشنر ۾ هن ڳالهه لاءِ اتاولو وينو آهي ته ڪڏهن ٿو ڪم جي شروع ڪرڻ جو حڪم ملي. مسٽر برنٽن ۾ چئن سالن کان جلديءَ ۾ ڪم مڪمل ڪرڻ جي آس لڳايون وينو آهي. هن ڪم مان پنجاب کي تمام گهڻو فائدو رسندو، جنهن جي

شروعات جيترو جلد تي سگهي اوترو بهتر آهي.

(١۴) پچاڙيءَ ۾ مـتـان ڪـان ڏنل هدايتن تحت هيءَ ڳالهـ ٻڌائي رهيو آهيان تہ چيف ڪمشر، مسٽر برنٽن ۽ ان جي ماتحت انجنيئرن جي چوڻ تي اهو بيان ڏئي رهيو آهي تہ هن وقت تائين جيڪو بہ ڪم ٿيو آهي سو بلڪل اطمينان جوڳو آهي. جيتري قدر سروي ۾ انجنيئري مهارت جو تعلق آهي تہ ان جو فيصلو ٻين تي آهي. باقي ٻيو سڀ مامرو انتظامي آهي. چيف ڪمشنر جي خيال موجب مسٽر برنٽن مستقل مزاجي ۽ ڏاهپ سان ڪم ڪيو آهي ۽ منجهس هر معاملي کي صلح سانت سان نبيائڻ جو سليقو آهي. اهڙيون ڳالهيون نظر ڪونہ ٿيون اچن جن مان لڳي سگهجي تہ مقامي انتظاميہ يا عام ماڻهن سان گهانگهاڙجڻ جو اڏڪو آهي. ڪيس سونپيل ڪم ڏکئي دور ۾ بہ ڏاڍي مستقل مزاجي، سچيتائي ۽ ايمانداريءَ سان ڪيو ويو آهي. چيف ڪمشنر جي خيال موجب هن ڪم سان لاڳاپيل هر ڏر ڪيرون لهڻي ٿي.

اوهان جو

اِي. ايچ. پاسڪ

آفيشيئيٽنگ سيڪريٽري ٽو چيف ڪمشنر.

هن ڪم سان لاڳاپيل هر اهم شخصيت جي راءِ جي اظهار ۽ گهڻي سوچ ويچار ڪان پوءِ تاريخ 29-جنوريءَ تي ايسٽ انڊيا ڪمپني ريل رستي جي تياري واسطي پندرهن لک پائونڊ موڙي ڪٺي ڪرڻ جي موڪل ڏني. شرط شروط اهي ساڳيا رکيا ويا جيڪي سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ سان اڳئي طئي ڪيل هئا.

باب ائون

سنڌو جي وهڪري وارا علائقا

پنجاب ۽ اتر-اولهہ سرحدي صوبي جا سنڌ سان ڪهڙا مفاد سلهاڙيل آهن، تن جي سڃاڻپ، ايراضي، پيداوار، ڊسمبر 1854ع واري سرڪاري آدمشماري، هندستان جي مختلف علائقن جي ماڻهن جو في ميل ايراضيءَ ۾ انگ.

پنجاب کي سياسي ۽ فوجي نقطئہ نگاہ کان ميرٽ ۽ دهليءَ سان ملايو ويو آهي. تازن واقعن ڪري ان جي اهميت کي اجاگر ڪونہ ڪيو ويو آهي. انهن سڀني علائقن جو، خاص هڪ حڪومت تحت رهڻ چڻ تہ ناگزير هو. هن وڏن ۽ اهم علائقن جو ڀاڱ ۽ قسمت فقط سنڌ تي دارومدار رکي ٿي ۽ سندن هن سان اتوٽ واسطو آهي. مسٽر فريئر ۽ سر جان لارينس برطانيہ جي تخت ۽ تاج جي وڏي خدمت ڪئي آهي، نہ رڳو پنهنجي بي انتها سگهہ ۽ انتظامي صلاحيتن سان، پر هنن ھنهي انگلنڊ سان سڌي رابطي پيدا ڪرڻ جي وڪالت بہ ڪئي آهي. ان سان گڏ هنن پنهنجن علائقن ۾ ريلوي، ٽيليگراف ۽ ٻين ترقي وارين ڳالهين کي بہ متعارف ڪرايو آهي.

پوئين دور جي هڪ مصنف لکيو آهي تہ، "سنڌ ۽ پنجاب کي جنهن هٿ بنايو، تنهن کين چڻ اهڙو گڏائي ۽ سلهاڙي پيدا ڪيو آهي، جو سندن واسطا ۽ لاڳاپا اتوٽ پيا پائنجن. اهي ٻئي انگريز سرڪار جي شهنشاهت جي واسطي سان بہ هڪ ٻئي سان گڏجي ويا آهن. جهڙيءَ ريت بهار ۽ بنگال گنگا جا علائقا آهن، تهڙيءَ ريت هي ٻئي سنڌوءَ جي وهڪري سان لاڳاپيل صوبا آهن. انگريز شهنشاهت جو هڪ حصو هنن صوبن تي مشتمل آهي؛ جيڪي هندستان جي ٻين ڀاڱن کان درياهن جبلن، سمنڊ ۽ ٿر واري رڻ پٽ ڪري ڌار لڳا بيٺا آهن. هنن جا تجارتي مفاد هڪ ٻئي سان ڳنڍيل آهن ۽ سنڌوءَ جي آمدرفت تي مدار رکن ٿا. هي وهڪرو تجارتي شهہ رڳ آهي جنهن جي پاڻيءَ جي پرتي پنجاب جا پنج درياہ ڪن ٿا.

ٻنهي جو ٻاهرين دنيا سان واسطو هڪ ئي بندرگاہ سان آهي. اتر پاسي وڃڻ لاءِ پنجاب کي ڪوبہ ڳنتو ڪونہ آهي. اولهہ پاسي وارو ڳنتو

ڏگهو ۽ ڏکيو ۽ وڏي خرچ وارو آهي. باقي سارو اوپر ڪليل اٿس. هن درياهي نظام جي پاٽيءَ جو وهڪرو جهاز رانيءَ لائق آهي ۽ گنگا جي وهڪري جيترو اهم ۽ قيمتي آهي. اهي ٻئي درياه هڪ حڪومت جي ماتحت هئڻ کپن، ڪين هڪ ئي منظم طريقئه ڪار مطابق سڌاري ترقي ۽ [illegible] سڀني جي سڌاري ۽ [illegible] لاءِ تحريڪون [illegible] هڪ ئي سوچ فڪر جي پيداوار هئڻ گهرجن. ڇا سرڪار بنگال کي هڪ حڪومت هيٺ رکي سگهندي؟ يا اوٽاوا کان هيٺ هوگليءَ وارو علائقو انتظامي طور پيگو Pego جي ڪمشنر ماتحت رکي سگهجي ٿو؟ اسان جي ڊينيوب جي چوڙ وارو علائقو دشمن ڪونه والاريو آهي ۽ اها هڪ حقيقت آهي. پر اتي اسان جا اتحادي ويٺا آهن، جيڪي مختلف حڪمرانن جا ڏڻ پيرو آهن.

ٻئي پاسي کان ڏسجي ٿو ته ٻنهي ملڪن جون سياسي، سماجي ۽ طبعي حالتون بلڪل هڪ جهڙيون آهن. ملتان وارا علائقا، ديرو غازي خان ۽ خانگڙهه فطري ۽ طبعي طور سنڌ جا علائقا آهن. زمين به ساڳئي ورن جي آهي. زرعي پيداوار به بلڪل ساڳي ۽ ماڻهو به ساڳيا. سياسي طور ٻئي سياسي اهنجاين ۽ اوٽاين ۾ وڪوڙيل آهن. ٻنهي کي ساڳي نموني جون فوجي ضرورتون آهن. ٻنهي جون سرحدون هڪ جهڙيون وڳوڙي آهن ۽ شروع کان وٺي آخري حد تائين سخت چوڪسيءَ جون گهرجائو آهن. ٻنهي جي انتظام واسطي ساڳيو اصول ۽ قانون هجڻ کپي ۽ ٻنهي جو هڪ ئي انتظامي سربراه جي ماتحت هجڻ لازمي آهي. سنڌ ۽ پنجاب جي دنگ سان قلعن جو هڪ چار وڇايو پيو آهي، جيڪي هڪ ٻئي سان لاڳاپيل آهن. فوجي ضابطي ۽ گهٽي خرچ کان بچڻ واسطي انهن جو هڪ حڪمران ماتحت رهڻ ضروري آهي. ٻنهي علائقن ۾ اهڙا ماڻهو رهن ٿا، جن کي بي هٿيار ڪرڻ به لازمي ٿيندو. هن کان علاوه ڪين هيسائي ڍهڪائي رکڻو آهي. ٻنهي علائقن ۾ تمام گهٽي فوج رکڻي پوندي، جيڪا هڪ ئي انتظام هيٺ هئڻ کپي. پنجاب ۾ اختيار ڪيل طريقئه ڪار سنڌ واسطي به قابل قبول هوندو. ان جي خلاف سنڌ کي

وري بمبئي سرڪار سان ملايو ويو آهي جيڪو غير فطري آهي. پر مسلمانن جي چڙواڳ عادتن کي ضابطي هيٺ رکڻ واسطي ائين ڪيو ويو آهي. محصول ۾ ڍلون بہ هتان جي ماڻهن جي قديم اصولن تحت اوڳاڙيون وڃن ٿيون. جيڪڏهن پنجاب ۽ سنڌ کي ملائي هڪ ڪيو ويو تہ انتظاميہ تي انڌڙ خرچ تمام گهٽجو گهٽجي ويندو. اهڙيءَ ريت پنجاب ۽ سنڌ تي ايندڙ فوجي خرچ ۾ گهٽتائي اچي ويندي. ڇاڪاڻ تہ پوءِ ايتري فوج جي ضرورت ڪانہ پوندي. جيڪڏهن ائين ٿيو تہ پوءِ وچ ايشيا ۽ پنجاب ڏانهن ويندڙ اهڙي سامان تي ڪراچيءَ ۾ لڳندڙ ڪسٽم جي خرچ ۾ بہ لاٿ اچي ويندي. ترقي ۽ سڌاري اچڻ ڪان پوءِ وڏيڪ آباد صوبي تي پوندڙ بار بہ گهٽجو هلڪو ٿي ويندو. ان ڪري اسان جي گذارش آهي سنڌ ۽ پنجاب کي ملائي هڪ گڏيل ملڪ بنايو وڃي.

جيڪڏهن هي گڏيل ملڪ بڻايو ويو تہ اڳيئي هلندڙ انتظام وڌيڪ مضبوط ٿيندو. بين بہ ڪيترين ڳالهين ڪري اهو ضروري ٿي پيو آهي تہ سنڌ ۽ پنجاب کي ملائي يڪو هڪ ملڪ ناهيو وڃي. اهڙيءَ ريت هيءَ پريزيڊنسي برٽش انڊيا جو ٻيو وڏو علائقو بڻجي پوندو ۽ ڪراچي ۽ پشاور جي وچ تي هي وڏو تڪندو علائقو ملتان وٽ ٿورو سوڙهو ۽ ڊگهو هوندو جنهن جي پکيڙ 130,000 ميلن تي مشتمل هوندي ۽ آدشماري پنجويهہ ملين جي لڳ ڀڳ ڪٿي سگهجي ٿي.

پنجاب جي آبادي جو انگ

(آدمشماري وسيلي)- ستلج واريون رياستون	130,00000
۽ ڪشمير	8000000
سنڌ جي آبادي(اندازي مطابق)	2000000
سنڌ ۾ رياستن جي آبادي (اندازي مطابق)	1000000
پريزيڊينسي جي ڪل آبادي	24000000

ڍل ۽ محصول اوڳاڙڻ جو طريقو نهايت پراڻو ۽ اڻ سڌريل آهي. پر پوءِ بہ اهو ادائي ملين ٿيندو. هن ڪان وڌيڪ اپت سنڌ جي ضرورتن

ڪي چڱيءَ ريت منهن ڏئي سگهندي. اهوئي ڪارڻ آهي جو لارڊ ڊلهائوسي سر چارلس نئپيئر جي ڪنيل قدمن کي قدر جي نگاهه سان ڏٺو هو. هن آدمشماريءَ جي وچ تي ڪي جنگجو يا ويڙهاڪ ماڻهو به رهن ٿا، جن کي اريگيولر فورس جي شڪل ڏئي، اهي سدا سِوِل انتظاميه جي ماتحت رکيا ويا آهن. ٿي سگهي ٿو ته اهو قدم ڪمشنر جي اختيارن سان هٿ چراند هجي. هنن علائقن ۾ يورپ ۽ ڏيهي ماڻهن جي هڪ چونڊ فوج رهندي آهي. ڪڏهن ڪڏهن هن فوج جي موجودگي ڪري ڪامورا شاهي جو دٻدٻو ۽ ڌمڪاءُ به ماڻهن جي دلين مٿان وهارٽو پوندو آهي ۽ اهو موقعي جي مناسبت سان ضروري به هوندو آهي. اسان جا پرڏيهي تعلقات وچ ايشيا ۽ دوست محمد سان آهن. هن کان علاوه ٻروچن، دائودپوٽن ۽ ڪن جابلو ماڻهن سان پڻ ڪي لڳ لاڳاپا آهن. انهن سيني ڳالهين جي ڇيڙي نبيري لاهور ۾ ڪئي وڃي ته ڀلو. جابلو ماڻهن مان جيڪو سردار بنايو ويندو، انهيءَ معرفت واسطيدار ڪمشنر جو حڪم اتي هلندو. ۽ هتي جيڪا به غلطي ڪئي ويندي ان جي ڪابل ۾ سخت مخالفت ڪئي ويندي. (٢)

تاريخ 31- ڊسمبر 1854ع جي رات کان 1855ع جي پهرين تاريخ جنوري تائين پنجاب جي هر شهر، ڳوٺ واهڻ ۽ وسنديءَ ۾ رهندڙ ماڻهن جي ڳڻ ڪئي وئي. هتان جا رهاڪو پاڻون چاڻون هن آدمشماريءَ ۾ شريڪ ٿي ويا. ڪين ڪنهن به قسم جو ڊپ ڊاءُ ڪونه هو. امرتسر ۾ ماڻهو آدمشماري جي عملي جي انتظار ۾ پنهنجي گهرن جي درن وٽ بتيون ٻاريون بيٺا رهيا ۽ هر نئدي وڏي گهٽيءَ ۾ روشنيءَ جو بندوبست ڪري ڇڏيو هئائون. ان رات جي محنت مان اهو پتو پيو ته پنجاب جي پکيڙ 81625 چورس ميل، 28879 ڳوٺ ۽ 12717821 آدمشماري آهي. سراسري طور 155 ماڻهو في ميل هر چورس ۾ رهن ٿا. حقيقت ۾ في چورس ميل رهندڙ ماڻهن جو انگ 62 کان 334 هو. زمين جي ڍل 1701021 پائونڊ آهي، جيڪا آبڪاري ۽ ٻئي محصول کان سواءِ آهي. جيڪڏهن زمين جي ڍل ۽ اهڙي محصول کي

جوڙ ڪبو تہ ڪل ايت ٻہ ملين پائونڊ وڃي بيهندي.

برطانيہ جي هن مفتوح علائقي ۾ پيون رياستون، سملا جي جابلو علائقي واريون رياستون بهاولپور، ڪشمير ۽ جموں راڄ وغيره. انهن سڀني رياستن جي گڏيل پکيڙ 102884 چورس ميل ۽ آدمشماري 6750606 ٿيندي. في چورس ميل تي ماڻهن جو سراسري انگ 65 بيهي ٿو نہ تہ 62 کان 257 ماڻهو في چورس ميل ۾ رهن ٿا. اتان جي حڪمرانن جي ڪل پيداوار 1405653 پائونڊ آهي. پنجاب ۾ ماڻهن جي آبادي في ميل گهاٽاڻ شامل جدول ۾ ڏني وئي آهي، جنهن کي هندستان جي ٻين علائقن جي في ميل آباديءَ جي گهاٽاڻ سان ڀيٽائي ڏسي سگهجي ٿو.

هتي 26210 ڳوٺ آهن، هر ڳوٺ جي سراسري آبادي 440 ماڻهو آهي. 2124 ننڍا شهر اهن جن جي 1000 کان 6000 تائين آدمشماري ٿيندي. 76 شهر اهڙا آهن جن ۾ 5000 کان 10,000 تائين ماڻهو رهن ٿا ۽ 32 شهر وري اهڙا آهن، جن جي 10,000 کان 50,000 تائين آدمشماري آهي. ٽن شهرن جي آدمشماري وري 50,000 کان بہ مٿي ٿيندي. سڀني کان وڏو شهر امرتسر آهي، جنهن جي آبادي 122184 آهي، ٻيو نمبر لاهور ۽ ٽيون نمبر پشاور آهي، جن جي ترتيبوار آدمشماري 94143 ۽ 53294 آهي. لڌيانہ جي 47191 جالنڌر 28422، پٽيالا 26208 ملتان 22493، ديرو غازي خان 21097، ديرو اسماعيل 15899، راولپنڊي 15813 فيروزپور12032 ۽ جهلم جي آبادي 6060 آهي.

باب نائون

سنڌوءَ جي وهڪري وارا علائقا

ملتان رستي درآمد ۽ برآمد ٿيندڙ تجارتي مال جا، ميجر هيملٽن طرفان هڪ اندازي موجب پيش ڪيل انگ اکر. مٺڻ ڪوٽ ماڳ وٽ سنڌوءَ ۾ آمدرفت. رهندڙ فوج جو انگ، فوج کي يورپ جي ٺهيل مال جي رسد.

سنڌوءَ ان جي ڀرتي ڪندڙ شاخن تي آباد علائقا هڪ وڏي رڻ پٽ ڪري هندستان کان جڻ ڌار لڳا بيٺا آهن. اهي ٻاهرين دنيا سان

سمنڊ وسيلي سنڌ کان سواءِ رابطي ۾ اچي ڪونہ سگهندا. البت ٻاهريون مال ڪلڪتي ۽ بمبئي رستي ڏکيو سکيو پنجاب پهچي ويندو آهي. پر اهو مال وڏو وڪڙ ڪري غيرفطري رستا ڏيون مس اچي منزل مقصود وٽ پهچندو آهي. جيڪڏهن اهو سامان سڌي فطري رستي سان روانو ڪيو وڃي تہ مٿي ڄاڻايل علائقن کي تمام گهڻو فائدو ٿيندو ۽ اهڙي ڳالهہ ڪلڪتي ۽ بمبئي ۾ بہ محسوس ڪئي ويندي. ڇاڪاڻ تہ اهو رستو سولو ۽ سڌو آهي ۽ مٿين ٻنهي بندرن تان اوڏانهن ايندڙ ويندڙ مال جي آمدرفت جي پيڙ گهٽي گهٽجي ويندي.

سنڌ، پنجاب ۽ اتر اولهہ سرحدي صوبي جي پيداوار جيڪا تجويز ڪيل ريل ۽ آگبوٽن واري سڌ ريل آمدرفت رستي رواني ڪئي ويندي تنهن جو بيان ايندڙ بابن ۾ ڪيو ويو آهي.

سنڌوءَ وسيلي هلندڙ واپار جي ڏنل وچور لاءِ مان نهايت ڏاهي عملدار، جي. ڊبليو. هئملٽن، ڪمشنر ملتان جو ٿورائتو آهيان، جنهن هيٺيون خط لکي حقيقت کان آگاهہ ڪيو آهي.

"افسوس آهي جو مون کي پنجاب جي ان برآمدي ۽ درآمدي مال جي تفصيلن جي خبر ڪانہ آهي، جيڪو ملتان رستي ايندو ويندو رهي ٿو. ڇاڪاڻ تہ اهڙي ايندڙ ويندڙ مال سان لاڳاپيل ڪاغذ منهنجي پنجاب وڃڻ کان گهڻو اڳ بالااختياري وارن ڏانهن روانا ڪيا ويا هئا. ممڪن آهي تہ انهن ڪاغذن جا نقل انڊيا آفيس ۾ موجود هجن. انهن مان ڪي ڪاغذ تہ لاهور ڪرانيڪل ۾ بہ ڇپيا هئا.

جيتري قدر مون کي ياد آهي تہ پنجاب کان سنڌ ڏانهن ويندڙ مال، شورو، اُن، ڪپهہ، نير، تيلي ٻج، ڪچو پٽ، شالون، ڄابلو علائقن جو نهيل مال، ميڻ ۽ ڪنگڻ ڪار آهي. درآمدي مال ۾ سوٽي ڪپڙو، سوٽي سڳو، لوهي چادرون، لوهي ٻاريون، لوهي سيخون، ڏاتو، لوهي تانوَ، پسارڪو وکر، بيئر ۽ شراب وغيره.

مان پنهنجي يادگيريءَ تي ويساهہ رکي صحيح انگ اکر ڏئي ڪونہ ٿو سگهان، پر ٽن سالن جي داخلا مان پتو پوي ٿو تہ انهيءَ عرصي

دوران درآمد ۽ برآمد تمام گهڻو وڏي آهي.

جيتري قدر برآمدي تجارتي مال جو تعلق آهي، تہ اهو تمام گهڻو ٻاهر موڪليو وڃي ٿو، جيڪو ٻيڙين وسيلي هيٺ موڪليو ويندو آهي. ان جو ڪارڻ اهو آهي تہ آگبوٽن جا ڀاڙا تمام ڳرا آهن ۽ واپاري پنهنجو مال انهيءَ مهانگي آمدرفت وسيلي رواني ڪرڻ ڪان لهرائيندا آهن. قلمي شورو يا ڪو قيمتي تجارتي مال آگبوٽن وسيلي هيٺ موڪليو وڃي ٿو.

درياہ تائين پهچندڙ تجارتي مال تمام گهڻو هوندو آهي. ان حساب سان آگبوٽن جو ڀاڙو ٿورو آهي. هر آگبوٽ سامان سان سٿيل ڏسبو. اڳئين ڪان چوٽا آگبوٽ آمدرفت ۾ جنبيل آهن تہ بہ پورا ڪونہ ٿا پون. اهڙو تجارتي مال ڪراچيءَ ۾ مهينن تائين پيو سڙندو آهي، ڇاڪاڻ تہ آمدرفت جي ذريعن جي گهٽي ڪوٽ آهي. ايجنٽ ويچارا مجبور ٿي پنجاب ويندڙ ان سامان کي اٺن وسيلي موڪليندا آهن. پنجاب ۾ رهندڙ يورپي ماڻهن کي هن قسم جي اڻ پوري آمدرفت ڪري گهڻي تڪليف ٿيندي آهي. درياہ وسيلي هلندڙ آمدرفت تمام گهڻي دير لڳائي ڇڏي ٿي. مون کي پڪ آهي تہ سامونڊي پيداوار جيڪا پنجاب ۾ رهندڙ يورپي ماڻهو واپرائيندا آهن، تنهن کي هاٿي گنگا جمنا بدران سنڌوءَ وسيلي هيڏانهن موڪليو ويندو. هن قسم جي تجارت فقط پنجاب تائين محدود ڪانہ رهندي، پر اڳتي وڌي اتر اولهہ سرحدي صوبي تائين پهچندي. جنهن وقت آءٌ ملتان ڪان روانو ٿيو هوس، تنهن وقت بمبئي ڪان دهليءَ لاءِ روانو ڪيل تجارتي سامان آگبوٽن وسيلي اچي اتي پهتو هو.

موجوده دور ۾ ملتان، لاهور ۽ امرتسر وچ ۾ تمام گهڻو واپار هلندو رهي ٿو. لاهور ۽ امرتسر ڪان ملتان ڏانهن پٽ جو نهبل ڪپڙو، اناج ۽ تيبي سچ مــ ڪليو ويندو آهي. ملتان ڪان مڇڻ، يورپ ۽ افغانستان جون نهين شيون لاهور ۽ امرتسر روانيون ڪيون وينديون آهن. فيروزپور ڪان هتي اناج ۽ گنگا ماٿري جي پيداوار پهچندي آهي.

ملتان، ڏکڻ افغانستان مان ايندڙ قافلا آڪٽوبر نومبر کان شروع ٿيندا آهن، جيڪي خشڪ ميوو، ميٽ، ڪچوپٽ، ڏاس ملس جو ٿهيل سامان ۽ پشم وغيره کڻي ايندا آهن. اتان جا ڪي قافلا دهلي ۽ گنگا جي ڪن علائقن ڏانهن به هليا ويندا آهن. پر سندن گهڻو تجارتي مال ملتان ۾ لاٿو ويندو آهي. اهو مال هتان جي پلاوٽن وسيلي نيڪال ڪندا آهن، جيڪو پوءِ اڳتي هندستان روانو ڪيو ويندو آهي. افغان واپاري سياري جو ملتان ۾ سيڙپ ڪندا آهن. هندستان مان سندن موٽندڙ قافلا هتي اپريل ۾ پهچندا آهن ۽ پوءِ سيئي گڏجي افغانستان روانا ٿيندا آهن. سنڌو ۽ ان جي پرتي ڪندڙ شاخن سان هلندڙ واپار کان سواءِ خشڪيءَ وسيلي سنڌ، ملتان، لاهور ۽ امرتسر وچ ۾ واپار هلندو رهندو آهي. خشڪيءَ جي سيني رستن سان تجارتي مال اٺن وسيلي ڍويو ويندو آهي، جنهن جي رفتار ٻارهن ميل في ڏينهن هوندي آهي.

منهنجو خيال آهي ته جيڪڏهن آمدرفت کي ترقي ڏياري سڌاريو ۽ سهنجو بنايو ويو، يعني ڪراچي کان ملتان تائين آگبوٽن ۽ ملتان کان لاهور ۽ امرتسر تائين ريل تيار ڪئي وئي ته مختلف رستن سان جيڪا تجارتي آمدرفت جاري آهي، تنهن کي ٻنجو اچي ويندو ۽ ساري آمدرفت مٿي ڄاڻايل رستي سان شروع ٿي ويندي. پنجاب ۾ رهندڙ يورپي ماڻهو يورپ ۽ چين جو ٺهيل مال هن رستي سان سولائي سان حاصل ڪري سگهندا. افغان واپاري به هن آمدرفت وسيلي پنهنجو مال سولائيءَ سان هندستان موڪلي سگهندا. هن قسم جي آمدرفت شروع ڪرڻ نهايت ضروري آهي، ڇاڪاڻ ته ڪو تجارتي مال ٿوري وقت گذرڻ کان پوءِ خراب ٿي ويندو آهي. مون ان وڪر جو بيان ڪونه ڪيو آهي، جيڪو هندستان کان افغانستان موڪليو ويندو آهي ۽ اهو آهي: سوٽي ڪپڙو، لوهي سامان، نير، کنڊ، ڪپهه ۽ پسارڪو وکر. هن مان ڪي شيون يورپ سان واسطو رکن ٿيون، جيڪي پنجاب ۾ شايد عام ڪونه آهن. مون کي پڪ آهي ته واهپي جون اهي شيون ملتان ۾ سستي اگهه ۾ ملي ويندیون آهن. افغان واپاري اهي شيون افغانستان ۽ وچ ايشيا جي

مارڪيٽ لاءِ هتان خوشي سان واپاريندا آهن. انهن ملڪن ۾ نج سوٽي ڪپڙي ۽ اهڙو سوٽي ڪپڙو، جنهن ۾ ريشمي تند جو ميلاپ هوندو آهي ان جي وڏي طلب آهي. ان ڪپڙي ۾ ڇيٽون ۽ نيري رنگ جو لٽو وڏيڪ پسند ڪيو ويندو آهي. هن ڪان سواءِ ڏاڳو، جوڙي، اوني ڪپڙو، لوهي سامان، وڏ ٽڪ جو سامان ۽ ڪاغذ وغيره به اوڏانهن وڃي ٿو.

بحري مسافريءَ جا شوقين به پارهوئي ملتان، لاهور ۽ ملتان ۽ سنڌ جي وچ ۾ سفر ڪندا ڏسبا. پر سندن تعداد ٿورو هوندو آهي. ملتان هڪ وڏو زيارت گاهه آهي. چيٽ جي موسم ۾ سنڌ جا هزارين ماڻهو هتي زيارت لاءِ ايندا آهن. ملتان ڪان اولهه پاسي ڏيره غازي خان ۾ به هڪ مشهور زيارت ڳاهه آهي. اوپر پنجاب جا ڪيترا ماڻهو هر سال هتي زيارت لاءِ ايندا آهن. اولهه پنجاب جا هندو زيارت واسطي هزارن جي انگ ۾ امرتسر ۽ هردوار ويندا آهن، جيڪي هندستان ۾ هندن جا مشهور تيرٿ گاهه آهن.

جي. ايچ. هئملٽن

سرڪاري سال 1855-56 جي مقامي حڪومت جي داخلا موجب مذڪوره سال چوٿائي جا انگ اکر ٻڌائن ٿا ته سنڌوءَ وسيلي مٿڻ ڪوٽ وٽان ڏيهي ساخت جون 668 ٻيڙيون مَٿيون، جن تي 241185 مڻ يا 8618 ٽن بار لڏيل هو. پر اوپارو ويندڙ ٻيڙين جو تمام ٿورو انگ نظر ايندو. ان عرصي دوران اهڙين ٻيڙين جو تعداد فقط 159 ۽ بار 23376 مڻ يا 835 ٽن هو. حقيقت مان ائين ڏسجي ٿو ته لهواري پاسي آمدرفت گهٽي آهي. اوپاري هاڪارڻ ۽ درياهه جي لهرين سان جهيڙڻ واسطي آڳبوٽن جي گهٽي گهرج آهي. جيڪي ماڻهو سنڌوءَ وسيلي آمدرفت بابت اهم معلومات حاصل ڪرڻ چاهن ٿا، تن لاءِ اسان آڏو رکيل سرڪاري داخلا موجب ڪي انگ اکر بيان ڪريون ٿا. لڏيل بار مٿن جي شڪل ۾ ڏنو ويو آهي.

هيٺ ڏنل انگ اکر سنڌوءَ جي آمدرفت، مڻڻ ڪوٽ ماڳ سان ۽ سال 1855-56 جي ٽئين چوٿائي سان واسطو رکن ٿا.

ڪڻڪ	29519	مڻ	ڪنڊ	6575	مڻ
جَو	12640	مڻ	نير	676	مڻ
چڻا	7297	مڻ	مڃٺ	2063	مڻ
چانور	4914	مڻ	گيهه	32	مڻ
دال	4759	مڻ	تيل	1071	مڻ
اَن	16129	مڻ	سڪل ڪارڪون	1	مڻ
ڪپهه	12832	مڻ	باداميون	150	مڻ
ڳُڙ	15298	مڻ	ڪشمش	455	مڻ
مٺائي	1768	مڻ	شورو	8295	مڻ
لوهه	61	مڻ	سرهڻ	5581	مڻ
تِرَ	39129	مڻ	تماڪ	150	مڻ
آفيم	6	مڻ	سٽي	135	مڻ
گرم مصالح لونگ ڦوٽا				30221	مڻ
ڪپڙي جون ڳنڍيون				489	مڻ
سڳ	8535	تعداد			
ڪل جوڙ	241185				

اوپارو ويندڙ تجارت مال

ڪڻڪ	108	مڻ	تيل	12	مڻ
چانور	306	مڻ	خشڪ ڪارڪون	2543	مڻ
اَن	4	مڻ	گندرف	201	مڻ
مڃٺ	60	مڻ	سوجي	250	مڻ
ناريل	82700	تعداد	لوهه	3858	مڻ
گيهه	55	مڻ	سيهو	708	مڻ
سيڙهي	3837	مڻ	ڪلون	3980	مڻ

ڪيڙن جون ڳنڙيون ۽ ڪپهه	20	مڻ
ڪل جوڙ	23376	مڻ

اوپارو ۽ لهوارو ويندڙ مال 264562 مڻ، جيڪي 94486 ٽنن جي برابر ٿيندا.

تازن وڳوڙن کان اڳ امبالا کان مٿي اتر هندستان ڏانهن ويندڙ فوج جو انگ 70,000 هو، جنهن مان 15,000 يورپي هئا. هن تعداد ۾ هزار عملدار شامل ڪونہ آهن ۽ نہ وري سندن زالون ۽ ٻار لکيا ويا آهن. هن انگ ۾ اهي سرڪاري عملدار بہ ڳڻيا ويا آهن، جيڪي ڪن معاهدن تحت هندستان ۾ نوڪري ڪري رهيا هئا. جيڪڏهن انهن سڀني جو شمار ڪبو تہ سندن تعداد ڪنهن بہ ريت ويهن هزارن کان گهٽ ڪونہ ٿيندو.

يورپي عملدارن ۽ فوجين جي ايتري انگ لاءِ ڪابي جي گهڻي شيءَ جي ضرورت پوندي. جيڪڏهن ڪو ماڻهو اهڙي مال پهچائڻ جي ذميواري کڻندو تہ کيس گهڻو گهربل سامان آٿاٽو پوندو. اسان اهڙي ڪابي جي سڀني واسطي ڪو اندازو قائم ڪري ڪونہ ٿا سگهون. پر ڪرنل جان جيڪب (جيڪو هاڻي برگيڊيئر آهي) اتر سنڌ فرنٽيئر جي پوليٽيڪل سپرنٽينڊينٽ جي بيان تان ڪجهہ روشني حاصل ڪري سگهجي ٿي، جنهن جو چوڻ آهي تہ سندس ڪمانڊ هيٺ رهندڙ هارس ريجيمنٽ لاءِ پنجاهہ اٺن جيتري بار يا 24000 پائونڊن جيتري وزن برابر سامان جي ساليانې ضرورت پئجي سگهي ٿي. جيڪڏهن آڳبوٽن جي آمدرفت شروع ڪئي وئي تہ اهڙي قسم جون فوجي ضرورتون سولائيءَ سان ۽ جلديءَ ۾ پوريون ڪري سگهجن ٿيون.

جيڪڏهن هتان جي ڏيهي 1600 ماڻهن لاءِ هتي پيدا ٿيندڙ ڪابي جي شين جي ايتري ضرورت پئجي سگهي ٿي تہ 70,000 فوجين لاءِ ڪيتري سامان جي ضرورت پوندي هوندي، جنهن ۾ پندرهن هزار تہ رڳو يورپي فوجي آهن. غير فوجي يورپي ڪامورا ۽ سندن زالن ۽ ٻارن جو انگ ان کان سواءِ ٿيندو. ان کان علاوهہ انهن هيترن سارن فوجين

جو چا ٿيندو جيڪي هن کان بعد دهلي ۽ پشاور جي وچ تي فوجي ڇانوڻين ۾ ترسايا ويندا.

باب ڏهون
هندستان ۽ وچ ايشيا

يورپ جي تيار مال جي وچ ايشيا ڏانهن روانگي، ڪشمير، ٿيٽ، ايران، ترڪستان، بلخ، خيوا، بخارا، ڪئسپين سمنڊ، روس، وولگا، ايراني نار- پونچ سمنڊ وارا علائقا، بالفروش ۽ بستر، لوهاڻا واپاري ۽ مرو، درآمد ۽ برآمد- هندستان جو وچ ايشيا سان واپار، ديرو اسماعيل - انن جا قافلا، واپاري آمدرفت تي خرچ پکو، ڪراچي ۽ انگلنڊ جي وچ ۾ سڌو واپار، هندستان جي تجارت جي قدر قيمت، سنڌو ۽ ان جي پرتي ڪنڌڙ شاخن سان هلندڙ واپار تي سنگ جي معاني.

جيڪڏهن آمدرفت سڌريل ۽ صحيح طريقي سان شروع ڪئي وئي ۽ سنڌ ۽ پنجاب جي وچ ۾ هڪ پيرو رابطو شروع ٿي ويو ته پوءِ ڪراچيءَ ۾ رهندڙ يورپي مسهم جو واپاري، پنجاب ۽ دهليءَ جي اتر اولهه وارن صوبن منجهان تجارتي مال واپارڻ ۽ اوڏاهن موڪلڻ لاءِ پاٽون چاٽون هڪ گس کولي وجهندا. هن کان علاوه يورپ جو تيار مال به وچ ايشيا تائين پهچائڻ لاءِ پنهنجون نندون حرام ڪري ڇڏيندا. اهڙيءَ ريت افغانستان جي ماٿري مٿي، هرات، بلخ، خيوا ۽ بخارا وڃي دنگ ڪندا.

هن وقت ڏيان ڏيڻ جوڳي ڳالهه اها به آهي ته وچ ايشيا وارا وسيع علائقا اسان جا پاڙيسري آهن. هتي اسان کي اها حقيقت سمجهائڻي پوندي ته جڏهن سنڌوءَ جي ڪناري وارن ڏيهي حڪمرانن سنڌوءَ درياهي آمدرفت تي ڳاٽي توڙ سنگ مڙهي هلندڙ تجارت کي ڇڻ ٻنجي ڏيڻ جا جتن ڪيا هئا، ته وچ ايشيا جي انهن اهم ترقي يافته علائقن تائين تجارتي مال ڪهڙن رستن سان سفر ڪري اتي پهچندو هو. هن احوال کان واقف ٿيڻ واسطي پڙهندڙن کي ايشيا جي ڪنهن وڏي نقشي جو مطالعو ڪرڻو پوندو. ان ۾ پهريائين ڪيس انگريزي سلطنت جي دنگ جي اتر - اوير پاسي ڪشمير جي هڪ مشهور ماٿري نظر ايندي،

جتان جا رهاڪو پنهنجي ڏاهپ ۽ ڏانءُ ۾ ناليرا آهن. ان جي پرئين پاسي ٿبيٽ آهي، جيڪو ڏاس ۽ پٽ ڪري گهڻو مشهور آهي. ڪشمير جون شالون ان پَٽ مان ٺاهيون ويندڙيون آهن. ان جي اولهه ۽ ڏکڻ - اولهه ۾ افغانستان آهي، ڪابل، غزني، قنڌار ۽ هرات جيڪي مشهور واپاري مرڪز آهن. انهن مان هرات کي هندستان جو لنگهه سڏيو ويندو آهي. ان ئي ساڳي پاسي اتر ايران وارا علائقا آهن. ان کان اوپر اولهه طرف بخارا ۽ ترڪستان جا مشهور معروف ملڪ نظر ايندا جن ۾ خيوا، بلخ، ۽ بخارا ڪنهن تعارف جا محتاج ڪونه آهن. انهن کان الهندي ۽ گهڻو پري ڪئسپين سمنڊ آهي.

هن هيڏي ساري وسيع خطي جو واپاري رستو ڏاڍو ورن وڪڙن وارو ۽ مهانگو آهي. قديم زماني ۾ اهو واپار سنڌوءَ وسيلي هلندو هو. جيڪڏهن هاڻي به اهو ساڳيو تجارتي رستو اختيار ڪيو وڃي ته سيئي ڏک ۽ ڏچا ڏور ٿي ويندا. هاڻي اهڙي قسم جي سهوليتن جي وڏي وڃڻ جو امڪان آهي. ان جو ڪارڻ اهو آهي ته هندستان ۾ هاڻي برطانيه سرڪار جو راج قائم ٿي چڪو آهي. هن کان اڳي سنڌوءَ جي ڪنار وارن علائقن تي نيم وحشي قسم جا ماڻهو حڪمران هئا، جن تجارتي آمدرفت تي ڳاٽي ٽوڙ سنگ، رکي واپاري واڌ ويجهه کي ٻنجو ڏئي ڇڏيو هو.

هڪ سچاڻ ليکڪ جو بيان آهي ته سنڌ ۽ وچ ايشيا جي وچ ۾ سنڌو تجارتي اهم شاهراهه جي حيثيت رکندو هو. پر مغل شهنشاهت جي زوال کان پوءِ هيءَ علائقا ننڍن سمان سردارن جي ور چڙهي ويا. جن واپاري آمدرفت تي ايترو ته سنگ جو بار وڌو جو اها نيٺ بيهي وئي. هن قير گهير ڪري ڇا ٿيو جو ايران، ڪابل ۽ بخارا تجارت وارو اهو مشهور گس ڇڏي روس کان ڪاپي جون شيون گهرائڻ لڳا. ڇاڪاڻ ته اهو واپار وولگا وهڪري وسيلي هلندو هو، جيڪو ڪئسپين سمنڊ ۾ اچي چوڙ ڪندو هو. نتيجو اهو نڪتو جو روس مناسب شرطن سان اوڀارين ملڪن سان واپار ڪرڻ لڳو هو. روس کي اهو فائدو ان ڪري

پيو.جو هن وولگا ۽ ڪئسپين جي تجارتي آمدرفت لاءِ ٻاڦ تي هلندڙ جهاز جوڙي ورتا آهن. هن ملڪ جي تجارتي ترقي ايتري اُسري چڪي آهي، جو سندس تيار مال انگلنڊ جي مال سان پنجاب ۾ مقابلو ڪري رهيو آهي. هاڻي اڏڪو آهي ته متان سندس مال اتر - اولهه بنگال وارن علائقن ۾ نه پهچي وڃي.

وچ ايشيا جا ملڪ يورپ جو تيار ٿيل هر مال گهرائيندا آهن جهڙوڪ: ڪئليڪو ڪپڙو، هرڪ، بافتو، ڇيٽ، ململ ۽ سوٽي ڪپڙي جا ٻيا قسم، گيڙو رنگ جو سوٽي ڪپڙو، بخمل، سونو ڌاڳو، ٽامي ۽ ڪنجهي جا ٿانوَ، وڏ ٽڪ جو سامان ۽ موتي جواهر. مطلب ته برطانيه جيڪو به سامان برآمد ڪندو آهي، تنهن جي هنن ملڪن ۾ کپت آهي. ويندي صاف ٿيل کنڊ تائين. انهن ملڪن ڏانهن وڃڻ لاءِ سنڌوءَ واري رستي کان سواءِ ٻيا به آهن. جن سان تجارتي سفر ڪري مال وڃي انهن ملڪن ۾ پهچندو آهي. هڪ رستو ايراني نار وٽان لهي سارو ايران پار ڪري مذڪوره ملڪن تائين هليو وڃبو آهي. ٻيو سائيبرنا کان قافلن وسيلي سامان کڻي اوپارين بندرن وسيلي اتي پهچجي ٿو. ٽيون روس وسيلي ويجي ٿو. پر اهو رستو گهڻو ڏکهو آهي. پوئين رستي سان روس ۾ سامان هيٺن ايندو آهي ته جرمنيءَ جي لڳندڙ ميلن ۾ انگلنڊ، فرانس ۽ جرمني جو مال ايندو آهي، جيڪو گهڻو مهانگو خريد ڪري اتان ڪٺائي وولگا درياهه جي ڪنهن به پاڳي مان آگبوٽن وسيلي ڪجهي اچي ڪئسپين هاڪاري اهو تجارتي مال بالفروش پهچي ٿو. ان ماگ کان اوپر طرف ويندڙ قافلن سان اهو مال ڪجهي اچي سيري Sari ۽ بستم وٽ پهچندو آهي. اتان کان به رستا ڦٽندا آهن. انهن مان اتر- اوپر ويندڙ رستو، بخارا، خيوا بلخ ڏانهن وڃي ٿو. ٻيو رستو صفا اوپر طرف هلندو آهي، جيڪو هرات، قنڌار، غزني ۽ ڪابل پهچندو آهي. جتان کان پوءِ پشاور اٽڪ ۽ لاهور اچي ٿو، جيڪو ٿورو پنجاب ۽ ڪجهه حصو ڪشمير تائين پکڙجي وڃي ٿو.

مٿي چاٽايل ليکڪ جو بيان آهي ته ڪابل، نير، سوٽي ڪپڙو کنڊ

ڪئليڪو ڪپڙو، ململ ۽ شالون گهرائيندو آهي. اتان ٻاهر ويندڙ مال، گهوڙا، غزني ۾ ٺهندڙ ميچڻ، تازا ۽ خشڪ ميوا آهي. هن قسم جي تجارتي مال جي آمدرفت افغانستان جا لوهاڻي واپاري جاري رکيو اچن جيڪي هن ملڪ جي اوڀارئين وٽ سان يعني غزنيءَ کان وٺي سنڌوءَ جي ڪناري تائين پکڙيا پيا آهن. لوهاڻي واپارين جا اهڙا قافلا جون مهيني جي شروع ڌاران ڪابل ۾ پهچي ويندا آهن. جڏهن سنڌن تجارتي مال ختم ٿي ويندو آهي، ته اتان کان اڳتي بخارا ڏانهن روانا ٿيندا آهن. هندستان مان بخارا اهو ساڳيو ٻه هزار اٺن جو بار هندستان کان ڪابل اچي ٿو، جنهن جي اڌ جيترو مال ترڪستان ويندو آهي.

بخارا روس مان، هِرڪ، ململ، ڇيٽ، بافتو، مخمل، زربفت گيڙو سوٽي ڪپڙو، سوني تند، سفيد ڪنڊ، ماڪي، پشم قلف، لوهه، لوهي ٽانو ڪوچينيل Cochineal تارون، ڪنجهو، ڪمايل چمڙو، ڪاغذ، سيون، وڏ تڪ جو سامان، موتي جواهر وغيره، انگلنڊ جي بافتي جي بخارا ۾ گهڻي کپت آهي.

پر اهو ڪپڙو ايران ۽ روس وسيلي هتي پهچي ٿو، ان ڪري گهڻ مهانگو آهي. جيڪڏهن اهو ڪپڙو هندستان کان افغانستان وسيلي اتي پهچي ته گهڻو سهانگو ملي. ان کان علاوه جيڪڏهن سنڌوءَ وسيلي ٻند ٽيل آمدرفت جاري ٿي ته انهن ملڪن ۾ پهچندڙ هر سامان وڏيڪ سستو وڪامندو.

بخارا جي روس ۽ هندستان سان واپار کان سواءِ ڪاشغر ۾ يرقند رستي چين سان ٻه تجارت قائم آهي. چين مان هتي چانهه، ڪچو سون ۽ چاندي ۽ مشڪ ايندو آهي. هي سامان 950 گهوڙن جي بار جيترو يا ٻه هزار پائونڊن جيترو وزن ساليانو هتي پهچندو آهي، جيڪو ڏکهي سفر جا ڏک ڏاڪڙا سهي تبيٽ رستي رسندو آهي. پر اهو تمام گهڻو مهانگو هوندو آهي. يرقند ۾ اڍائي سو پائونڊ (گهوڙي جي بار) چانهن جي قيمت فقط سٺ طلا tillas هوندي آهي، جيڪا بخارا ۾ ٻه سو طلا ۾ وڪامندي آهي. هي سبز چانهن جو قسم آهي، جيڪو ترڪستان ڏانهن

هليو ويندو آهي. بهترين قسم جي چانهن چين جي "تورخت" واري جوءِ مان ايندي آهي، جيڪا بنڪا تين جي نديڙن ڍبن ۾ بند ٿي ايندي آهي. جنهن ڪري هن کي بنڪا چانهن سڏيو ويچي ٿو. چين جي مصري به ترڪستان موڪلي ويچي ٿي. پر هن قسم جو تجارتي مال ڪٽڻ ۾ ڪجهه ڏکيو آهي، تنهن ڪري انهيءَ رستي سان ڪونه ايندو آهي، جنهن سان چانهن ايندي آهي. پهريائين اهو وکر چين کان بمبئيءَ ايندو آهي، جتان ايراني نار پهچي تهران اچي ٿو ۽ اتان کان پوءِ ڪئسپين سمنڊ اڪري بلڪان ايندو آهي ۽ پوءِ خيوا (٢) پهچندو آهي. هن وکر جو ڪجهه ڀاڱو مشهد رستي روانو ڪيو ويچي ٿو. هن ڳالهه مان هيءَ حقيقت ظاهر ٿئي ٿي ته جيڪڏهن تجارتي آمدرفت جي مقصد واسطي سنڌوءَ کي ڪوليو ويو ته چين جو تجارتي مال سولائيءَ سان خيوا ۽ بخارا پهچي سگهندو. هاڻي تجارتي مال جيڪو ٿبيٽ يا ايران جي ڊگهي رستي سان يا ٻين ڏکين رستن سان هلي اتي پهچي ٿو سو به سنڌوءَ واري آمدرفت جاري ٿيڻ کان پوءِ هن رستي سان ايندو ويندو.

بخارا جو مکيه ٻاهر ويندڙ مال پٽ، اُن ۽ ننڍن گهٽن جون کلون آهي. پٽ جي اپت درياهه آمون جي ڪنڌين ڪنارن سان ٿيندي آهي جتي شهتوتن جا ٻيلا نظر ايندا آهن. اتان جي سيني ماڻهن جو ڌنڌو پٽ- ڪيئان پالڻ هوندو آهي. بخارا جون ننڍن گهٽن جون کلون ساري اوير ۾ نالي ريون آهن ۽ اهي فقط آمون درياهه ۽ بخارا جي وچ واري علائقي ڪارا هول (Karahool) مان ملنديون آهن. هنن کلن جي خاص طور تي ايران ۾ کپت آهي. پر ٻنهي ملڪن ۾ رهندڙ مختلف قبيلن جي وچ ۾ بهتر لاڳاپا موجود ڪونه آهن، تنهن ڪري انهن کلن جي آمدرفت ۾ گهڻيون رڪاوٽون هونديون آهن. ان ڪري مشهد ۽ بخارا جي وچ ۾ اهڙي واپار جو طئي ٿيڻ مشڪل ۽ آمدرفت به ڏاڍي ڏکي آهي.

روس جو تيار مال ڪئسپين وسيلي سولائيءَ سان اچي ايران جي بازارين ۾ پهچندو آهي. تبريز ۽ تهران تائين پهچندڙ اهڙو مال تفلس ۽

ڪاڪيشيا وسيلي رسي ٿو. انگريزي تيار مال ٽربيزوند رستي اتر ايران تائين پهچي ٿو. جنهن سان گهڻو منافعو ڪمايو ويو. ڏکڻ ايران وارن علائقن ڪي بوشائر رستي مال موڪليو وڃي ٿو. جيڪو ايراني نار جو هڪ مشهور ماڳ آهي. هن ٿاڪ کان اتر- اولهه ڪرون نالي جهاز راني لائق هڪ درياهه وهندو آهي، جنهن وسيلي تجارتي مال مٿي وڃي وچ ايران تائين نڪرندو آهي. جيڪڏهن مناسب بندوبست ڪبو ته اهو مال سولائيءَ سان اصفهان تائين پهچائي سگهجي ٿو.

آگبوٽن ۽ ريل وسيلي تجارتي مال ڪي سنڌوءَ جي ڪناري سان آباد اٽڪ جي ٿاڪ پهچائڻ سولو آهي، هرات جتان کان ڪابل، غزني قنڌار، صوات، بلخ ۽ بخارا جي بازارين تائين پهچڻ ڪو مسئلو ڪونه رهندو جيڪو نووگورڊ ۽ وولگا وسيلي اينڊز سامان کان گهڻو سستو هوندو.

بخارا ۽ پنجاب جي وچم پٽ جو واپار تمام گهڻو هلي ٿو. ڪراچي بندر تان هن وکر جي اڳئين سال برآمد 31641 پائونڊن جي ماليت جيتري ٿي هئي.

وچ ايشيا ۽ هندستان جي وچ ۾ هلندڙ ساليانى ڏيتي ليتي ڏهه لک پائونڊن جيتري ٿيندي. ان تجارت جو وڏو حصو سنڌ جي سرحد سان هلندو آهي ۽ ڪجهه باقي پنجاب وسيلي ٿئي ٿو. سنڌ وسيلي چاڻايل واپار سنڌوءَ سان آمدرفت رستي به ٿئي ٿو ته خشڪيءَ رستي به جنهن ۾ اٺ، گهوڙا، خچر، گڏهه ڪتب آندا وڃن ٿا. پر هاٿي گاڏيون به ڪم اچڻ لڳيون آهن. هن قسم جي آمدرفت ۾ ڦيٿن وسيلي تجارتي مال ڍوئڻ بدران اٺن گهوڙن خچرن ۽ گڏهن ڪي وڌيڪ اهميت ڏني وڃي ٿي. ڊيري اسماعيل خان تائين پنجن هزارن اٺن تي مشتمل هڪ ڊگهو قافلو به اچي سهڙندو آهي. واپارين سان پنهنجا ڪڙم قبيلا گڏ هوندا آهن. قافلن جي شڪل صورت اهڙي هوندي آهي جو ڄڻ هلندڙ ڦرندڙ بازار پئي لڳندي آهي. اهڙا واپاري قافلا، پٽ، اُن، پسارڪو وکر، مصالح پشم ۽ بخارا جي نپي سان سون به کڻي ايندا آهن، جيڪو اڙل جي جبلن مان ملندو آهي. هن کان علاوه رنگ، ڪتاب، ڪپڙا، ڌاتو ۽ ان

مان جوڙيل ٿانو ٿپا بہ ساٿڻ هوندا آهن. ڊيري اسماعيل خان ۾ پهچڻ کان پوءِ پنهنجي گهر جا ڀاتي ۽ انهن جي گهرج وارو سامان اتي ڇڏي پاڻ ڏکڻ طرف اسهندا آهن. هن قسم جي تجارتي آمدرفت ۾ ويهہ هزار اٺ، گهوڙا ۽ خچر ڪم اچن ٿا. واپاري قافلن سان گڏ پهريداريءَ جي مقصد سان مسلح ماڻهو بہ گڏ هوندا آهن. جيڪي اٺ هزار نوڪرن کان سواءِ هوندا آهن. تجارتي مال جي درآمد اهڙي قديم طور جي آمدرفت وسيلي پئي هلندي آهي، جنهن تي في ميل في ٽن جو ڀاڙو ڇهن پيسن کان هڪ شلنگ هوندو آهي ۽ اهو گذريل پنجن سالن کان وٺي ڊوئي جو ڀاڙو آهي جيڪو 1849ع تائين رهيو.

وکر جو نالو	**ڪٿي پيدا ٿئي ٿو**	**ان جو ملهہ**
ڪچو پٽ	بخارا، خراسان	280000 رپيا
اُن	ڪابل ۽ غزني جا اترين علائقا	12000 رپيا
متفرق تجارتي وکر (Notion)	افغانستان، هرات، بخارا.	
ايران ۽ خراسان		85000 رپيا
خشڪ ميوات	ڪابل، جلال آباد، قنذار	91000 رپيا
ڳاڙهو رنگ	قنذار	120000 رپيا
لوهہ	بنونءَ کان اولهہ پاسي واريون ڪاٽيون	33500 رپيا
اليومينم	ڪالاباغ	22000 رپيا
تازا ميوا	افغانستان ۽ قنذار مان ڏاڙهون	22000 رپيا
ڪپڙي جي ڀاڪر	ديرو اسمعيل خان	12000 رپيا
سون	بخارا	300000 رپيا
گهوڙا	افغانستان ۽ ايران	150000 رپيا
هلڪو سلڪو وکر		30000 رپيا
مصالح جي قيمت		600000 رپيا
ڪُل جوڙ		**1157500 رپيا**

هتي آمريڪي لفظ (Notion) ڪتب آندو ويو آهي جنهن ۾ صمغ عربي (ڪوُنر)، گلاب جون پتيون، هڱ، ڦڪو عنبر، دوائون،

گندرف، مصالح، سرمون، رنگ، پسارڪو وڪر ۽ مٽي ڪاٽي اچي وڃي ٿي. هن قسم جي وڪر ۾ اهي شيون بہ شامل سمجهڻ کپن، جيڪي سنگهڻ ۾ سڳنڌ ۽ هواڙ واريون هونديون آهن. هلڪي سلڪي وڪر (light articles) ۾ پراڻي جهازن جي سامان سان لاڳاپيل مختلف شيون اچي وڃن ٿيون، جيڪي ڪلڪتي ۽ چين جي بازارين ۾ وڪامنديون آهن. هنن شين جا واپاري پاڻ سان ايران جو پٽ، روس جو ڪمايل چمڙو، روس جون چٽيون، ڏاريل جانور، ڏگها ڪوٽ اصفهان ۽ دمشق جي تلوارن جا ڦر، پها، سمور جي ڪاري پشم. مطلب تہ اهي شيون جيڪي هروڀرو اهم ڪونہ هونديون آهن. پر پٽ پنهنجي نقطہ نگاه کان اهم واپاري وڪر آهي. هن وڪر جو پورو اڌ فقط امرتسر جي هڪ گهر ۾ کپي ويندو آهي. باقي رهيل اڌ وري ٻيو گهر خريد ڪري وٺندو آهي. اهو ٻيو گهر تخت مل جو آهي، جيڪو ساري اُن جي مقدار جو پورو اڌ درآمد ڪندو آهي. تازي ميوي جو مکيہ واپاري جيوڻ سنگهہ آهي. اهو بہ امرتسر سان تعلق رکي ٿو. پر اهم ڳالهہ هيءَ آهي تہ واپار تہ چوڏس پکڙيل ڏسبو پر ان جو لاڀ يا منافعو فقط ٿورن ماڻهن وٽ وڃي گڏ ٿيندو آهي. سامان ڪٽي ايندڙ واپاري ڪابل جا لوهاڻا، اٽڪ ۽ دامن (Daman) جا پراچا آهن، جن جون ڇاڙهون هنديون ماڳين پکڙيون پيون آهن ۽ امرتسر، ملتان، هشيارپور، مرشد آباد ۽ راڏا نگر ۾ ڏنڊي ۾ جميل ڏسبا. ڪلڪتي تائين جيڪي قافلا پهچندا آهن، تن وٽ فقط متفرق تجارتي شيون هونديون آهن جيڪي (Notion) جي اصلاح هيٺ اچي وڃن ٿيون. (٣)

ان دور ۾ برآمدي شين جا انگ اکر هيٺ ڏجن ٿا.

وڪر جو نالو	پيداوار جو هنڌ	ملهہ	
شالون	ڪشمير	650000	رپيا
ديسي کنډ (سڻي)	جالنڌر	50000	رپيا
ڳڙ	ٻاري ۽ رچنا دو آبو	8000	رپيا
نير	ملتان ۽ اتر هندستان	157000	رپيا

جوڙي ڪپڙو	پنجاب	354000	رپيا
سوٽي ڪپڙو	مانچيسٽر	380,000	رپيا
نوشن (متفرق مال)	يورپ	45000	رپيا
جوڙ		**1644000**	**رپيا**

نوشن واري اصطلاح ۾ هتي، چين جو سامان، شيشي جو سامان، وڍ ٽڪ جا اوزار، ڪافور لونگ، صندل، پارو، دالچيني، ڪٿ ۽ چانهه اچي وڃي ٿي. هي چانهه نيم وحشي قبيلا پئندا آهن. (۴) پنجاب وسيلي درآمدي ۽ برآمدي ڪل ڏيتي ليتي 340,000 پائونڊن جي ماليت جيتري ٿي. پر اها قائم ڪيل اندازن ڪان گهڻو وڌيڪ آهي. مگر قوي امڪان آهي ته جيڪڏهن برآمدي ڏيتي ليتي سنڌ وسيلي جاري ٿي وئي، ته ڏهه لک پائونڊن تائين پهچي سگهي ٿي. درآمدي تجارتي مال ۾ ڪچو سون چاندي به ڏسڻ ۾ اچي ٿي ، جنهن مان پتو پوي ٿو ته واپار جو توازن هندستان جي پاسي آهي. هن قسم جو واپار هر وکر سان لاڳاپيل آهي ۽ شڪ ٿئي ٿو ته يارڪ ساير ۽ مانچيسٽر جي تيار مال جي گهٽي طلب ايري رهي آهي. انگلنڊ جون تيار ٿيل ڇٽيون ۽ بنات جو ڪپڙو وچ ايشيا جي ملڪن ۾ تمام گهڻو پسند ڪيو وڃي ٿو. پوئين وڙ جي ڪپڙي ۾ هڪ هلڪي جنس آهي جيڪا، عورتن جي ڪپڙي جو ڏيک ڏئي ٿي. اگهه به مناسب اٿس امڪان آهي ته ان جي کپت به گهٽي ٿئي.

مٿي ٻڌايو ويو آهي ته وچ ايشيا ڪي مال بدلي مال ڏيڻ لاءِ ڪيتريون ئي شيون آهن. پر انهن مان هڪ شيءِ ته تمام اهم آهي جنهن کي هن وقت تائين بلڪل نظرانداز ڪيو ويو آهي. يعني منهنجو اشارو هتان جي اهم اپت، اُن ڏانهن آهي. سنڌوءَ جي ويجهو سڀ ملڪ ۽ خاص طور تي ان جي اولهه پاسي وارن علائقن ۾ اُن جي اپت تمام گهڻي ٿيندي آهي. گذريل ٿورن سالن ۾ مٿي ڄاڻايل علائقن مان ان اچي هن ملڪ ۾ رسندي آهي. توڙي جو ان جي آمد رفت ۾ ڪيتريون ڏکيائون ۽ ڏچا آهن. ڪيترن بندرن تان ٿلڪندي نيٺ اچي بمبئي پهچي ٿي، جتان هلي اچي انگلنڊ پهچندي آهي. اها هڪ اڏول ثابتي آهي ته

جيڪڏهن هن قسم جي تجارتي مال کي آمدرفت ۾ سهولتيون مليون ته اها اچرج جي حد تائين وڌي سگهي ٿي ۽ اهڙي قسم جون سهوليتون کين هاڻي آڇجي رهيون آهن. هندستان کي اُن مهيا ڪندڙ ملڪ ڪونه سمجهيو ويو آهي. پر هاڻي اتان ايتري ججهي اُن انگلنڊ برآمد ڪئي وڃي ٿي جيتري آسٽريليا جون سڀئي ڪالونيون 1836ع تائين مُهيا ڪنديون هيون. 1833ع دوران هندستان مان 3721 پائونڊ اُن درآمد ڪئي وئي هئي، جيڪا 1841ع ۾ وڌي وڃي 3008000 پائونڊن کي بيٺي. پر هن قسم جي وڏيڪ درآمد جو ڪراچي ۽ انگلنڊ جي وچ ۾ سڌو لاڳاپو هئڻ گهرجي. ان لاءِ جيتري جلدي ڪبي اوتري بهتر. جيڪڏهن خانگي ماڻهن هن تجارتي مال ۾ دلچسپي ورتي ۽ درآمد ۾ چِٽا پيٽي شروع ٿي ته ڪراچي ۽ انگلنڊ جي سڌي لاڳاپي پيدا ڪرڻ ۾ ڪا دير ڪانه ٿيندي. هندستان مان ملندڙ تازن انگن اکرن مان ڄاڻ ملي ٿي ته آمريڪا جي ڪن تجارتي جهازن کي، ڪراچي بندر کي سڌاري، ڪي اهم سهوليتون آڇيون ويون آهن. سنڌو ۽ انگلنڊ جي وچم سڌو رابطو به ايترو اهم ۽ ناگزير آهي، جيترو انگلنڊ جو ڪراچي بندر سان سڌو سنڌو ڳانڍاپو. ڄاڻ ته ساري ايشيا جي ڪچي مال کي انگلنڊ پهچائڻ ضروري آهي، نه ته اهڙي مال جي درآمد تي هڪ ته لاڳت تمام گهٽي ايندي، پيو انگريز صنعت لاءِ ايترو ججهو مال درآمد ٿي ڪونه سگهندو.

انگريزن جو هندستان سان واپاري لاڳاپو نهايت اهم آهي پر اهو اڃا ابتدائي مرحلن ۾ آهي. سال 1834ع ڌاران اهو 27000000 پائونڊن جي ماليت جيترو ٿيو هو.

اتر هندستان ۽ پنجاب کي انگلنڊ سان سڌي ملائڻ واسطي ڪراچي هڪ اهم نڪتو آهي. هي بندر اتر هندستان ۽ پنجاب جي ضرورت آهي ۽ اهو هنن علائقن جو هڪ فطري بندر آهي.

سنڌو اهڙن ميداني علائقن مان وهندو آهي، جو سنڌس وهڪري هماليه ۽ هندوڪش کي الڳ ڪري ڇڏيو آهي. بعد ۾ پنجاب جي پنجن

درياهن ۾ پين وهڪرن جو پاڻي ڪٽي مختلف ڦاٽن وسيلي عربي سمنڊ ۾ ڇوڙ ڪندو آهي.

هن وقت سنڌو ۾ سندس مختلف پرتي ڪنڌڙ درياهه اسان جي بحث جا موضوع آهن. هاڻي اسان تي اهو فرض ٿئي ٿو ته دنيا جي قومن واسطي سنڌوءَ کي ڪوليون، جيڪو پراچين دور ۾ دنيا جي تجارتي آمدرفت لاءِ هڪ عظيم شاهراه هو. جيڪڏهن انگريزن جديد سائنس ۽ ڏاهپ کان ڪم وٺي رابطي جي هن اهم ۽ قديم وسيلي کي ڀرپور نموني سان ڪتب آندو ته کين ايترا فائدا ملندا، جن جو کين وهم گمان به ڪونه هوندو. ان جو فائدو نه رڳو سنڌ کي ٿيندو، پر روس جو جيڪو وچ ايشيا جي ملڪن تي تجارتي اثر ڪري سياسي ضابطو آهي، سو به پنهنجي سگهه وڃائي ويهندو.

پنهنجي تجارت ۽ تهذيب کي ترقي ڏيارڻ واسطي خانگي شعبي کي به هن ڏس ۾ اڳتي وڌڻ کپي.

هن قسم جي آمدرفت کي ترقي ڏيارڻ واسطي خانگي شعبي کي به هن ڏس ۾ اڳتي وڌڻ کپي. هن قسم جي آمدرفت تي اڳي جيڪي به سُنگ مڙهيل هئا، سي معاف ڪيا ويا آهن. ناڻي سان لاڳاپيل پيون پابنديون لاٿيون ويون آهن. هن ماترِيءَ جي ويڙهاڪ ماڻهن کان تلوار جو مُنيو ڇڏائي سندس هٿن ۾ هَرَ جو منيو ڏنو ويو آهي. هٿن تازن ويڳوڙن کان اڳ واپارين جو ڏنڌو ۽ سندن حياتيون هر قسم جي خطري کان ٻاهر هيون. ٻاقي جي ڪل جنهن کي تجارتي ترقيءَ امن ۽ روشن ضميريءَ جو پڙهو چئجي سا اڃا شروع ڪانه ٿي آهي. ان جي شروع ٿيڻ کان پوءِ ڪيترا ماڻهو اچي هن شعبي ۾ پنهنجي موڙيءَ جي سيڙهپ ڪندا. هن وقت تائين هيءُ ڌنڌو فقط انگريز واپارين لاءِ مخصوص هوندو هو ۽ ٻيو ڪو عام ماڻهو ان ۾ گهڙي ڪونه سگهندو هو. آمدرفت ۾ سهولتين پيدا ٿيڻ کان پوءِ ڪابل جا واپاري به واپاري مال جي آند نيند شروع ڪندا. هن کان علاوه ٻيا به ماڻهو اڳتي ايندا خيوا ۽ بخارا جون بازاريون تجارتي مال سان پري ڇڏيندا. هن قسم جي

تجارتي آمـــدرفت جي ڪلي پوڻ، ڪراچي بندر کي ترقيءَ ڏيارڻ ۽ اهم تجارتي مرڪز بنائڻ سان ايراني نار واري ساموندي ڪناري سان هلندڙ واپار کي بہ هٿي ملي پوندي. اهڙي اڳڪٿي ڪرڻ ڪا مشڪل ڳالهہ ڪانہ آهي تہ انگريز سرڪار جي اوپارين حڪمرانيءَ وارن علائقن ۾ ڪراچي ڪڏهن هڪ نهايت وڏو بندر ۽ مشهور تجارتي مرڪز بڻجي پوندو. (٦)

پر مکيہ ۽ اهم رستن کي مڪمل ڪرڻ جي ضرورت آهي. لاهور کان امرتسر ۽ ملتان تائين ريل جو رستو تيار ٿيڻ کان پوءِ پنجاب جي درياهن ۾ هاڪاريندڙ ٻيڙيون ريل رستي هر ايندڙ مال پهچائينديون ۽ نيڪال ڪنديون رهنديون ۽ درياهہ چڻ تجارتي رستا بڻجي پوندا. هن کان علاوه ملتان کان حيدرآباد تائين آگبوٽن ۽ حيدرآباد کان ڪراچي تائين ريل رستي آمدرفت چڻ سنڌو ماٿري جي سيني شهرن جو پنهنجي هڪ فطري بندر سان هڪ اٽوٽ لاڳاپي جو قيام آهي. (٧)

باب يارهون
سنڌو ماٿري جي اپت

ڪوئلو

سنڌ ۽ پنجاب ريلوي ۽ ان سان گڏ انڊس اِسٽيمر فلوٽيلا جي قيام کان پوءِ وڏي منافعي ملڻ جو قوي امڪان پيدا ٿي پيو آهي. ان جو مکيہ ڪارڻ اهو آهي تہ سنڌ ريلوي جي آخري اترين اسٽيشن کان ٽيهارو ميل ڪن اولهہ پاسي ڪوئلي جي کاڻ جو پتو پيو آهي. اهو ٺاڪ حيدرآباد جي درياهي بندر ڪوٽڙي کان اناويهہ ميل وٿيرڪو آهي، جيڪو ڪيرٿر جي جابلو سلسلي کان پنج ميل اوير ۽ نئن بارڻ کان سترهن ميل پري ٿيندو. هن ڪوئلي کاڻ جو پتو اتفاقي پئجي ويو. سنڌوءَ ماٿريءَ جي وٽ سان، ڪوئلي جي موجودگيءَ جو پتو، گهڻو وقت اڳي پئجي چڪو هو. هن علائقي جي ڪاردار غيرآباد زمين کي آباد ڪرڻ جي سفارش ڪئي هئي. ضلعي جي ڪليڪٽر ميجر پريڊي ڪيس ان جوءِ ۾ هڪ کوهہ کوٽڻ جي هدايت ڪئي. ان کوهہ جي چاليهہ فوٽ اونهائي تي

ڪوئلي جو هڪ اٺ فوٽ تهہ مليو. ٿورو هيٺ وري بہ اهڙو ڏيڍ فُٽو تهہ هٿ لڳو. ڪوئلي جي نموني جو تجربو ڪري، نتيجو انگلنڊ روانو ڪيو ويو، جيڪو اطمينان جوڳو هو. سنڌ جي اخبار جي هڪ رپورٽر وٽان هن قسم جو مختصر احوال مليو.

سنڌ مان تازو ڪوئلو مليو آهي جنهن کي اڄ صبح جو ايسٽ انڊيا ڪمپني بهادر جي آگبوٽن نيمراڊ (Nimrod) ۾ تجرباتي طور ڪتب آندو ويو. خوشيءَ جي ڳالهہ اها آهي تہ ان جو نتيجو ڏاڍو حوصلہ افزا نڪتو آهي. تجربي مان اهو ثابت ٿيو آهي، تہ هي ڪوئلو ٻاڦ ڪل جي مقصد واسطي نهايت ڪارائتو آهي. نيمراڊ 60 هارس پاور جو آگبوٽ آهي، جنهن جو بئائلر ڏگهو ۽ سوڙهو ۽ بني ڪوئلي ٻارڻ جي لائق آهي. جڏهن هن قسم جو ڪوئلو تجرباتي طور ڪتب آندو ٿي ويو تہ هيٺيان صاحب موجود هئا:- ڪئپٽن ڊئنيل انڊين نيوي، ليفٽيننٽ اسڪارلي، انڊين نيوي، ڪئپٽن گروجي 13 نيٽو انفنٽري، مورس ۽ هيور (هئي چيف انجنيئر) ۽ ڊپٽي ڪليڪٽر ڪئپٽن فلپس. ان ڪوئلي کي ڪاٺ يا ٻئي ڪنهن اهڙي ٻارڻ جي مدد کان سواءِ صبح جو ڇهين وڳي باهہ ڏني وئي. ڇاڪاڻ تہ ڪئپٽن ڊئينل جي مرضي هئي تہ ائين ڪري ڪوئلي جي پنهنجي خاصيت ۽ خصوصيت معلوم ڪئي وڃي. تنهن ڪري تيل مان هڪ ننڍو پوڙي ان کي ڪوئلن مٿان رکي باهہ ڏئي وئي.

ڪوئلي کي باهہ لڳڻ ۾ پهريائين ڪجهہ ڏکيائي پيش آئي. پر پوءِ جڏهن ڪوئلي کي باهہ وچڙي وئي تہ آگبوٽ جي ننهي بنين مان سفيد قسم جون ڇپيون چرڪڻ لڳيون جن ۾ وڏي سگهہ هئي. اٺ وڄي ويهن منٽن تي ٻاڦ ٻاهر نڪرڻ لڳي. بعد ۾ آگبوٽ لنگر کنيو ۽ ڏاڍي تيز رفتاريءَ سان اوپارو هاڪارڻ لڳو. کهڙو تہ سهڻو ڏيک هو جو سنڌوءَ جي مٿاڇري تي سنڌ جي پنهنجي ڪوئلي جي مدد سان پهريون پيرو ٻاڦ پيدا ٿي رهي هئي. گهاڙ بہ پنيري گهلي رهي هئي. في انچ همچورس تي ٻاڦ جو 6-1/2 پائونڊ داٻ هو، جيڪو سراسري طور تي سنئو داٻ آهي. جڏهن آگبوٽ وري لهوارو هلڻ لڳو تہ وڏاند رو واءُ

سندس سامهون ٿي پيو ان ڪري پاڻيءَ ۾ ڪجهه هيٺ پرو لهي ويو. ان ڪـــان پوءِ في انچ همـــچورس ٻاڦ جو داٻ 9 پائونڊ نظر اچڻ لڳو، جيڪو بعد ۾ هتي وجي 8 پائونڊ بيٺو. ڪارڪردگي جي لحاظ کان هيءُ هڪ وڏو داٻ آهي، جنهن مان معلوم ٿي رهيو هو ته هي ڪوئلو تمام سٺيءَ جنس جو آهي. هيءُ آگـبـوٽ ڪلاڪ تائين ها ڪاريندو رهيـو، جنهن ۾ هو چار مـيل اوپـارو ۽ چارميل لهوارو ڪل اٺ مـيل هليـو. ان عـــرصي دوران ڪوئلي جو هڪ ٽن چار هنڊريڊ ويٽ وزن ڪم آيو. يعني اوپاري ها ڪارڻ مهل 15 هنڊريڊ ويٽ ۽ لهواري مهل نو هنڊريٽ ڪوئلو سـڙيو. ڪوئلو ٻه پري ائين ختم ٿي ويو جو رک جي هڪ رتي ٻه نظر ڪانه آهي ۽ سنهو ٻه هو جيڪـو ٻنيءَ ۾ هيٺ لڳل سيخن جي سنهيءَ چاري مـان نڪـري وجي تري ۾ پيـو، تنهن ڪري اهو اندازو ڪرڻ مشڪل آهي ته ان ساري ڪوئلي مان رک ڪيتري ٻڻي.

مختصر ته فلوٽيلا سان لاڳاپيل عملدارن هن قسم جي تجربي کي نهايت ڪامياب قرار ڏنو. هن ڪوئلي ۾ فقط اها اوڻائي هئي، جيڪا مٿي بيان ٿي چڪي آهي ته اهو سنهون هيو جيڪـو ٻنا ٻرڻ جي ڄاٽيءَ مـان وهي وجي ٻنيءَ جي تري ۾ ٿي ويهي رهيـو ۽ سنهي هجڻ ڪري جهٽ ٻري ٿي ويو. ان جو سـبب اهو هو جو ڪوئلو ڪـاڻ وٽان اٺن تي لڏجي ٿي آيو، جيـڪـو لوڏن لمن تي پيچي پور ٿي ويو ٿي. پر جيـڪـڏهن اهو گاڏين وسيلي آندو وجي ته جيڪر ڀڃڻ کان بچي پوي.

ڪوئلو گندرف کان وانجهيل آهي. استعمال کان پهريان مٽس پاڻي ڇڻڪاري ان جي ڪارڪردگي کي وڌائي سگهجي ٿو.

عام استعمال ۾ ڪوئلي کي ڪاٺين جي مدد سان ٻاريو وجي. ائين ڪرڻ سـان ٻاڦ جهٽ پيـدا ٿي سگهندي ۽ وقت ٻه وجائڻـو ڪونه پوندو. ٽـڏو بئـائلر ڪاٺ ٻارڻ سـان ڏيڍ ڪلاڪ ۾ ٻاڦ پيدا ڪري سگهي ٿـو ۽ ڪوئلي ٻارڻ سـان اهو بئـائلر ٻاڦ پيدا ڪـرڻ ۾ ڪلاڪ پنج منٽ وٺي ويندو. اها صورتحال اطميان بخش آهي.

اهو سارو معاملو پراميد آهي. اهي ڏينهن ڏور نه آهن جڏهن سند

جو ڪوئلو ساري اولهہ هندستان جي هڪ قيمتي ڀاڱي جي صورت اختيار ڪري ويندو. (٨)

مسٽر اِنمين کي سنڌ جي ڪوئلي جي جاچ پرک ڪرڻ لاءِ مقرر ڪيو ويو آهي، جيڪو هن کان پهريان بنگال جي ڪوئلي جي کاڻين تي ڪم ڪري رهيو هو. هن صاحب پنهنجي رپورٽ ۾ ٻڌايو آهي تہ هن جوءِ ۾ ايتري تہ وسيع علائقي ۾ ڪوئلو موجود آهي. جنهن جو ساري هندستان ۾ مثال ئي ڪونہ آهي. هتي نہ رڳو ڪوئلو پر لوهہ ۽ چوني جي پٿر ملڻ جا بہ وڏا امڪان آهن.

هن حقيقت مان ظاهر ٿئي ٿو تہ اهڙي قسم جون دريافتون نہ رڳو سنڌو ماٿريءَ جي پيدا واري ذريعن جي ترقي واسطي اهم ڪردار ادا ڪري سگهن ٿيون، پر ساري اتر اولهہ هندستان جي پيداواري ذريعن جي ترقيءَ جو بہ باعث بڻجي سگهن ٿيون.

ماٿريءَ ۾ يا لاهور ۽ پشاور جي اوڀر ۽ اتر- اوڀر پاسي جابلو علائقن ۾ بہ ڌاتن جون کاڻيون آهن. اتان جي رهاڪن جي بيان موجب پاڻيءَ جي ڪن وهڪرن ۾ لوهہ، ٽامي، چاندي ۽ سون جا ذرا ڏسڻ ۾ ايندا آهن. آرمينيا جي هڪ ڪاٺ جي واپاريءَ مسٽر آراٽن، ڊسمبر 1854ع ۾ مون کي ٻڌايو تہ هر سال جڏهن هو جابلو علائقي جي ديال جي ٻيلن ۾ ڪاٺ وڍڻ سانگي ويندو آهي، تہ ڪيس ڪوئلي جا تهہ نظر ايندا آهن. هن اهڙي ڪوئلي جو نمونو لاهور جي مسٽر ڪوپ کي ڏنو هو ۽ تپاس کان پوءِ اهو تمام سٺيءَ جنس جو ڪوئلو ظاهر ڪيو ويو آهي. ڪوئلي جا ڪي تهہ جبلن جي نئن وهڻ ڪري ظاهر ٿي پوندا آهن جو تہ اهڙا وهڪرا جبلن ۽ ڌرتيءَ جي گهٽي اونهائيءَ تائين هيٺ ڪائي ويندا آهن تنهن ڪري ڪوئلو ظاهر ٿي پوندو آهي. (٩)

باب ٻارهون
سنڌو ماٿريءَ جي اپت

عمارتن ۽ ريلوي جي اڏاوت ۾ ڪم ايندڙ پنجاب ۽ پر وارن علائقن جو ڪاٺ. (١)

پنجاب ۾ پنجن قسمن جو ڪاٺ پيدا ٿئي ٿو، جيڪو جاين جڳهن ناهڻ ۾ ڪم ايندو آهي. اهو هي آهي ديودار، ديار يا ڪئلو (Pinus Ecdsus)، چيل، ڪائيل ۽ ري. ٻهرين ٻن بيان ڪيل ڪاٺ جي قسمن ۾ ڪجهه مونجهارو ٿئي ٿو ۽ اهي ٻئي مختلف جنسون آهن. ديودار صندل ڪاٺ جو هڪ قسم آهي. باقي ڪئلو پائين جي قسم جي هڪ جنس آهي. سندس ڪاٺ جو رنگ ۽ ان ۾ نظر ايندڙ ليڪون گهٽيون مختلف آهن. ديودار جو ڪاٺ ڪارسرو ڦڪو ڀورو هوندو آهي، جڏهن ته ديار جو رنگ هلڪو ٿئي ٿو. ٻنهي قسم جي ڪاٺ مان تارپينٽن جي سڳنڌ ايندي آهي پر ديودار ۾ وڌيڪ تيز هوندي آهي.

ديودار جو ڪاٺ لاهور ۾ تمام گهٽ ملندو آهي. ديار کي سملا واري پاسي ڪئلو سڏيو ويندو آهي، جنهن کي هر قسم جي جاين ۾ ڪم آندو ويندو آهي.

چيل جو ڪاٺ ديار جهڙو هوندو آهي، پر پائين جي هڪ قسم سان واسطو رکي ٿو، جنهن جي ڪاٺ کي هر قسم جي جڳهه ۾ ڪتب آندو ويندو آهي. پر گهٽو ڪري ڇتين ۾ ٽنهين طور گهٽو ڪم آندو وڃي ٿو. ڇاڪاڻ ته هن ڪاٺ ۾ ليڪون وڏيون ۽ خوبصورت ٿينديون آهن. هن ڪم جي لحاظ کان هيءَ ڪاٺ ديار کان وڌيڪ پسند ڪيو وڃي ٿو. پر دڙ دريون، پانيل، فرنيچر ۽ گولين باروت لاءِ صندوقون وغيره ديار جي ڪاٺ مان ناهيون وينديون آهن. هيٺ فرش کي ڪاٺ جي تختن سان سينگارڻ واسطي چيل ڪاٺ ڪتب آندو وڃي ٿو. ڇاڪاڻ ته اهو سستو ۽ ڪمائڻ ۾ نرم ۽ سولو آهي.

لاهور ۾ ديار جي ڀيٽ ۾ چيل وڌيڪ سستو ملي ٿو، جنهن جا هڪ روپيه ۾ ٽي پڪا "ٽسو" ملندا آهن. جڏهن ته ديار جا روپيه ۾

۾ پڪا ٽُسو ملن ٿا. عمارتي ڪاٺ ٽسو جي شڪل ۾ وڪامندڙ آهي جنهن جي ماپ هڪ گز (33 انچ) ڊيگهه، هڪ گز ويڪر ۽ هڪ ٽسو ٿولهه هوندي آهي.

چيل جو ڪاٺ ڪڏهن گهم ڪري خراب ٿي پوندو آهي، پر ديودار ڪاٺ ۾ اهڙي خاصيت آهي جو گهم ۾ خراب اصلي ڪونه ٿئي. پوئين وڻ وارو ڪاٺ اڏوهي جي، ڪاڄڻ کان به اجو آهي. پر پتو نه آهي ته واقعي ائين آهي. پر مان سمجهان ٿو ته اها حقيقت ڪانه آهي.

مٿي ٻن عمارتي ڪاٺ جي جنسن جو ذڪر ڪيو ويو آهي. جن مان هڪ ڪائيل ۽ ٻيو ري آهي. انهن قسمن جي ڪاٺ ۾ ڪي اوٺايون آهن، جن کان آءٌ اوهان کي خبردار ڪرڻ گهران ٿو ۽ اهي اوٺايون ٻنهي ۾ هڪ جهڙيون آهن. ري جو ڪاٺ انارڪلي وارين بٺرڪن جي اڏاوتن ۾ ڪم آندو ويو آهي ۽ ثابت ٿيو آهي ته هي ڪاٺ عمارتن ۾ ڪم آڻڻ جوڳو ڪونه آهي. ڪائيل وارو ڪاٺ به ڪو هن کان وڌيڪ سٺو ڪونه آهي. هتان جا ماڻهو ان ڪري هن قسم جو ڪاٺ ڪپيندائي ڪونه آهن. هن قسم جو ڪاٺ وڏي سنڌ ڏانهن روانو ڪري سگهجي ٿو جيڪو سنڌوءَ کان سواءِ ٻين درياهن وسيلي هيٺ موڪلجي ٿو. ان جو ڪارڻ اهو آهي ته جاٽائيل پهرئين درياهه جي وهڪري جي رفتار تيز آهي. ستلج جي ڪنار سان بيمثل عمارتي ڪاٺ جا ٻيلا هاڻي اهڙي ڪاٺ کان خالي ٿي ويا آهن. ان قسم جي ڪاٺ هٿ ڪرڻ لاءِ اتي ڪي ايجنٽ وهاريا ويا آهن. هن ڏس ۾ منهنجو صلاح مشورو اهو آهي ته عمدو ڪاٺ خريد ڪيو وڃي.

بياس وهڪري جي منڍ واري حصي ۾ بهترين ڪاٺ جي گهٽائي نظر ايندي. پر ان ڪاٺ کي گهربل ماڳ تائين پهچائڻ ڏچو آهي. اهڙي ڪاٺ هٿ ڪرڻ ۾ به رُتيون لڳي وينديون ۽ گهڻو خرچ اچي ويندو.

لاهور ۾ ڪتب ايندڙ ڪاٺ سجانپور کان راوي رستي ايندو آهي. اهو ڪاٺ هتي اٺ آنا في ٽُسو وڪامندو آهي، جيڪو ٺيڪيدارن وسيلي خريد ڪيو ويندو آهي. جيڪڏهن سجانپور وڃي خريد ڪبو ته في

روپيـہ ۾ ٽي يا چار ٽُسـو جي اگـهـہ سـان ملي ويندو. راوي وسيلي ان ڪاٺ آڻڻ ۾ فقط هي اعـتـراض آهي تہ ان وهڪـري ۾ ور وُڪڙ تمام گهڻا آهن، ان ڪري ڪاٺ گهربل جاءِ تائين پهچائڻ ۾ تمام گـهـڻو خرچ لڳي ويندو آهي.

چناب جو وهڪـــرو هن ڪاٺ جي روانگيءَ لاءِ بهـــتـــر آهي. پر منجهس هڪ اوڻائي آهي تہ ان جو گـهـڻـو حـصـو ڏارئي عـلائقي مـان لنگهندو آهي. مگر جهلم لاءِ اهو اعتراض ان ڪري نہ ٿو ڪري سگهجي جو تہ اهو وڏيڪ سـئـون سڌو آهي تنهن ڪري ان ۾ ڪابہ ڏکـيـائي ڪانہ ڏسبي. هن جي منڍ واري حصي ۾ بہ ججهو عمارتي ڪاٺ موجود آهي. پر ان ڪاٺ جي اگهہ پار بابت مون کي پروسي جوڳي ڄاڻ ڪانہ آهي، تنهن ڪري پنهنجي راءِ جو اظهـار ڪري ڪونہ ٿـو سگهـان. هن متعلق اهو بہ چئي ڪونہ ٿـو سگهـان تہ اهو ڪاٺ درياهہ تائين پهـچائي سنڌ روانو ڪري سگهجي ٿو الائي نہ.

مان سمـجهان ٿو تہ ملبار واري جوءِ ۾ ساڳ وڻ ڪان سواءِ هتان جي سـرو جي خاص قـسـم جهـڙو وڻ پيـدا نہ ٿـيندو آهي، سـرو جون ڏگهـيون ڪانـيون جيـڪي ٿـوڻين ۽ ٿنين طور ڪتب اچي سگهن ٿـيون، سي انُن روپين ۾ ويهہ ملنديون آهن. اهي ڏيگهہ ۾ تيرهن يا چوڏهن فوٽ ۽ ساڍن چئن انچن ڪـان ست انچ ٿلهـيون هونديون آهن. جهلم ۽ راوي سٺ ستر ميل هيٺ هلي چناب سـان سنگم ڪنديون آهن. ديودار جو ڪاٺ مـڏن جي صـورت ۾ هيٺ روانـو ڪيـو ويندو آهي. پنجاب جا مـاڻهـو گـهـڻـو ڪري ڪاٺ جي هي جنس ڪتب آڻيندا آهن. پر هيٺ ملتان، حيدرآباد ۽ ڪراچي وارا بہ هن ڪاٺ کي وڌيڪ پسند ڪن.

هن ڪاٺ جا وڏا ٻيلا پيـر پنجال جي اوسي پاسي ڏسـبـا، جيـڪـا ڇمب جي عـلائقن جي هڪ جابلو جوءِ آهي ۽ جمـون ڪشـمـيـر سـان دنگئي آهي. هيءُ ڪاٺ جيـڪڏهن پاڻيءَ ۾ پيو هوندو تہ گـهـڻي وقت تائين خراب ڪونہ ٿـيندو. هن عـلائقي ۾ اهڙو مـثـال موجود آهي تہ هن قـسـم جو ڪاٺ پورن پنجن سون سـالن تائين خراب ڪونہ ٿيندو آهي.

وزيرآباد ۾ ديودار جو ڪاٺ جنهن جي ڊيگهہ پنجويهہ فوٽ هوندي آهي تي تسو هڪ روپيہ ۾ ملندا آهن. پر پنجويهن فوٽن کان ڊگهيءَ جا اڍائي تسو في روپيہ ۾ وڪرو ٿيندا آهن. هي آرمينيا جي ڪاٺ جي ٺيڪيدار مسٽر آراٿون جي بيان ڪيل اگهن مطابق ڏنل وچور آهي. پر مٿي بيان ڪيل ڊيگهہ کان گهٽ ڪاٺي چار يا ساڍا چار تسو في روپيہ بہ ملي وڃي ٿي ۽ اهو سڌي خريداري جو اگهہ آهي. تسو پنجابي ماپ جو اصطلاحي نالو آهي، جنهن موجب 3 مڪعب فوٽ ڪاٺي تسو سمجهي ويندي آهي. اهڙي هڪ تسوءَ ۾ 1857ع فوٽ ڪاٺي هوندي آهي. وزير آباد ۾ ڪاٺ چيرائي جو ڪم ٿيندو آهي ۽ في روپيہ ۾ 90 کان 96 فوٽ ڪاٺ جي چيرائي جو اگهہ آهي. پنجاب ۾ ڊڪڻ، لوهر ۽ رازو چار آنہ ڏهاڙيءَ جي حساب سان پورهيو ڪندو آهي. ڪراچي ۽ بمبئي جي جهازن جا مالڪ يا ڪماندر هن جنس!جي ڪاٺ لاءِ پيا واجهائيندا آهن جيڪو ڊيڪ ۽ ٻئي اندروني ڪم لاءِ استعمال ٿيندو آهي. ڇاڪاڻ تہ اهو هڪ تہ هلڪو آهي ٻيو وري جهلي بہ گهٽو ٿو. (٢)

باب تيرهون

سنڌوءَ ماٿريءَ جي پيداوار

تالدوري واريون شيون جهڙوڪ ڪپهہ، اُن، پٽ، سڻي ۽ السي

سڻيءَ جي مختلف جنسن، پٽ، ان ۽ خاص طور تي ڪپهہ جي طلب جيئن پوءِ تيئن وڌندي پئي وڃي ۽ تاندوري واريون اهي شيون مارڪيٽ ۾ ايتريون گهٽيون ڪونہ ٿيون اچن جو انگلنڊ جي صنعت جي پورائي ٿي سگهي. هندستان اهڙو ملڪ آهي جتان اهي جنسون اوڏاهين موڪلي سگهجن ٿيون. جيڪڏهن هن ملڪ جي اندروني رابطي کي سڌاربو ۽ وڌائبو تہ ڇاٽايل شين جي روانگي کپت جي پورائي ڪرڻ جي لائق ٿي سگهي ٿي. دنيا جي وڏي صنعتڪار قوم جي حيثيت سان اسان جو نانءُ انهيءَ ۾ آهي تہ اهڙين شين جي طلب جي رسد واسطي ڪن

ٻين ملڪن جا ڳيجهو نہ ٻڌجون ۽ گهربل ڪچي مال جي روانگي ڪي يقيني بڻايون. جيڪڏهن آمريڪا ۾ ڪپهہ ڪي ڌڪ لڳي ٿو ۽ اتان انگلنڊ نہ ٿي پهچي تہ انگلنڊ جي صنعت ڪي بيهڻ کان بچائڻ واسطي ڪو ٻيو وسيلو بہ ڳولڻو پوندو.

ڪپهہ

پنجاب ۾ پيدا ٿيندڙ ڪپهہ جي خوبي بابت بيان ڪندي هندستان جي هڪ اخبار جي رپورٽر لکيو آهي تہ، ”گذريل اپريل 1855ع ۾ مون ڪجهہ ڪپهہ انگلنڊ آندي. اها آمريڪا جي زرعي جنس سان واسطو رکي ٿي، جيڪا جهلم درياهہ وارن علائقن ۾ پوکي ويندي آهي. مون ان ڪپهہ جي جنس جو نمونو مانچيسٽر جي ڪپهہ تاڻڻ وارن ڪارخانن جي مالڪن کي ڏيکاريو. انهن ٻڌايو تہ اها ڪپهہ هندستان ۾ پيدا ٿيندڙ سيني جنسن کان وڌيڪ بهتر آهي. ان ڪپهہ کان بہ وڌيڪ سٺي آهي جيڪا سڌو آمريڪي جنس جي ڪڪڙي مان پيدا ٿئي ٿي ۽ سوا ڇهہ کان ساڍا ڇهہ پينس في پائونڊ قيمت جي لائق آهي.

پنجاب مان وهندڙ درياهن جي ڪنڌين ڪنارن تي ڪي اهڙا بهتر علائقا آهن، جتي ڪپهہ جو فصل ڀلو اپائي سگهجي ٿو. ان ڪي فقط اتان جي مقامي حڪومت جي همت افزائي جي ضرورت آهي. اتان جي ضلع انتظاميہ جو بہ اهو فرض آهي تہ اتان جي ڀلي ٻنيءَ ۾ ڀليءَ جنس جي ڪپهہ جو ٻج پوکرائن.

پوءِ اها ڪپهہ مقامي ساخت جي ٻيڙين ۾ سنڌوءَ وسيلي گذري ڪراچي پهچائي سگهجي ٿي، جتان پوءِ انگلنڊ جي صنعت واسطي انگلنڊ موڪلي وڃي.

ڪراچيءَ جو بندر نهايت اهم ماڳ آهي. ٻين وڏين اهم شين جيان هن جو قدر بہ ڪونہ ٿو ڪيو وڃي ۽ سندس خاص اهميت مان ڪو فائدو بہ ورتو ڪونہ ٿو وڃي. فقط هڪ شيءِ، ڪپهہ سنڌ ۽ پنجاب ۾ صحيح نموني پوکي وڃي تہ ڪراچيءَ رستي روانگي واپار جو پاڙو بہ گهڻو ڪمائي سگهجي ٿو. اهڙيءَ ريت سرڪاري سامان بہ هن بندر تي

اچي لهندو، جيڪو متي پنجاب ۾ بين علائقن ڏانهن موڪليو ويندو. خانگي سامان ۽ تجارتي مال بہ هتان اندرين ملڪ موڪليو ويندو. اهڙي ريت درآمدي مال تي بہ گهٽو ڀاڙو ڪرايو ڪمائي سگهجي ٿو. هن رستي سان سفر ڪندڙ بيشمار مسافر هوندا.

سنڌ جي هڪ اخبار جي بيان موجب تہ سنڌوءَ جي ڪنڌين ڪنارن سان آباد ماڻهو سياري جي رُت ۾ ڪپهہ سان ڀريل ٻيڙيون لهواريون هاڪاريندا ڏسندا. جيسلمير وارو ٿر اڪري راجپوتانا جي ڪپهہ بہ سنڌ اچي سکر وٽان يا تہ افغانستان موڪلي ويندي آهي يا وري سنڌ جي استعمال لاءِ هتي ئي کپي ويندي آهي. ڪڇ سنڌ جي ڀر وارو ملڪ آهي جنهن جي اڳئين سال جي ڪپهہ ۽ اُن جي پيداوار بمبئي پريزيڊنسيءَ جو پورو چهون حصو هئي. فطري طور اها بہ ڪراچي ايندي ڇاڪاڻ تہ اهو وڏيڪ ويجهو مارڪيٽ آهي.

ڪپهہ جي ڳنڍڙين ٻڌڻ واسطي بہ هئڊرالڪ پريسون انگلنڊ مان درآمد ڪيون ويون آهن. تنهن ڪري ڪراچيءَ اندر ڳنڍڙين ٻڌڻ جي سهوليت موجود ٿي وئي آهي. اهي سڌو برآمد ڪرڻ ۾ وڏيڪ آساني ٿيندي. (١)

اُن - هن جنس جو واپاري وکر اولهہ پاسي تمام گهڻو پيدا ٿئي ٿو جيڪو بمبئي کان ڪراچيءَ کي وڏيڪ ويجهو آهي. ڪراچيءَ جي هڪ اخبار جو بيان آهي تہ "ان حيثيت جو فائدو اسان ڇو نہ وٺون ۽ ڇو نہ انگلنڊ سان سڌو اهڙو تجارتي رابطو پيدا ڪريون."

هن کان اڳي هڪ اوٽائي ضرور هئي جو ڪوبہ يورپي جهاز هتان تجارتي مال کونہ کڻندو هو. پر ڪمپنيءَ جي ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس جو هڪ مثال سامهون آهي جنهن اتر- اولهہ ڏانهن ويندڙ فوج هتان سنڌ منجهان رواني ڪئي ۽ ڪناري سان لڳڻ وارو ڊپ ڊاءُ ڀڄي پيو. پڪ آهي تہ پنجابي پٺاڻ ۽ افغان واپاري پنهنجي اُن ڪراچي بندر تان رواني ڪرڻ پسند ڪندا ۽ سامونڊي سفر ڪري بمبئي وڃڻ کان لهرائيندا. پر هن ڏس ۾ هڪ ڏکيائي ڏور ڪرڻ لاءِ هڪ ڪمپني جوڙڻي پوندي،

جنهن ۾ محنتي ۽ ايماندار ماڻهو هجن ۽ اهي مذڪوره اُن جي ڳنڍڻ ۽ ٻڌڻ لاءِ ذميوار هجن (٢) انگلنڊ جا اهي جهاز جيڪي اتان نوڪري پيشي وارا ماڻهو ڪٽي هندستان پهچن، تن ۾ موٽ تي اها اُن لڏي وڃي. انهيءَ ۾ انگلنڊ ۾ رهندڙ اسان جي برادريءَ جو فائدو آهي.

اڄ ڪان پنج سال اڳ ڪراچي بندر تان 75716 پائونڊن جي ماليت جيتري اُن برآمد ڪئي وئي هئي، جيڪا هاڻي وڌي وڃي 311590 پائونڊ ماليت جي انگ تي بيٺي آهي جنهن جي واڌ جي شرح 312% ٿئي ٿي. (٣)

پٽ

اسان پٽ جي موضوع تي بمبئي سرڪار جي رڪارڊ مان هڪ اختصار پيش ڪريون ٿا، جيڪو پٽ جي واپار تي هڪ ڏيان ڇڪائيندڙ ٽڪرو آهي:- پٽ جي درآمد شڪارپور ڪان اتر - اولهه وارن علائقن ڪان ٿيندي آهي. هي درآمد واپار جو نهايت اهم پاڳو آهي، جيڪو انهيءَ طرف ڪان ٿيندو رهي ٿو. پٽ جي هي جنس نهايت اعليٰ قسم جي ٿئي ٿي. مون کي خبر آهي ته بمبئي جو مارڪيٽ اهڙي سٺي جنس جي پٽ ڪان باخبر ڪونه آهي. ان پٽ سان لاڳاپيل هي خاص ڳالهيون معلوم ڪري ورتيون آهن. هن جنس جي ملهه جي ادائگي روڪ ڏوڪڙن ۾ شڪارپور ۾ ٿيندي آهي ۽ درآمد محصول 160 روپيه اٿس.

(١) ڪوهاني پٽ. هي بخارا مان ايندو آهي ۽ پيدا ترڪستان ۾ ٿئي ٿو. شڪارپور ۾ ان جو ملهه 10 روپيه في اسر (Assar) آهي. (٤)

(٢) هرات ڪان توني نالي پٽ اچي ٿو، جنهن جي شڪارپور ۾ قيمت 13-12-0 روپيه في اسر آهي.

(٣) هرات ڪان شال بافي نالي پٽ ايندو آهي جنهن جي شڪارپور ۾ قيمت 15 روپيه 10 آنا آهي.

(٤) نوابي:بخارا جو پٽ آهي جيڪو شڪارپور 14 روپيه 12 آنا ۾ في اسر وڪامي ٿو.

(٥) ڪرمان ۽ يزد ڪان گيلا تي پٽ اچي ٿو، جيڪو 9 روپيه في اسر

وڪامي ٿو.

(٦) هرات مان قالوچار پٽ اچي ٿو، جنهن جو شڪارپور ۾ اگهه 9 روپيه في اسر آهي.

هن واپاري وکر جي ساليانيءَ درآمد 50,000 روپيه جيتري ٿيندي آهي ۽ سندس گذر بولان لڪ مان ٿئي ٿو. واپاريءَ گهڻو ڪري افغان آهن جيڪي آڪٽوبر کان مارچ تائين پارهوئي ايندا رهن ٿا. هي تجارتي مال هندو شاهوڪارن جا ڀلاوٽا وٺندا آهن. جيڪي اتر اولهه ايشيا جي هر وڏي شهر ۾ نظر ايندا. آنجهاني سر اليگزينڊر برنس ۽ ٻين ماڻهن سنڌي هندن جي اهڙن گماشتن جو ذڪر ڪيو آهي. (٥)

1، 2، 5 ۽ 6 نمبرن وارو پٽ اٽڻ واسطي شڪارپور ۾ ئي صاف ٿيندو آهي ۽ رنگيو به اتي ويندو آهي.

3 ۽ 4 نمبر واريون شالون باني ۽ نوابي قسم وارا پٽ سنڌوءَ پار روهڙيءَ ۾ سٽ گڏي اٽيا ويندا آهن. هن ڪپڙي جي وڙ کي درياهي سڏيو ويندو آهي. جنهن جو اگهه سٽ آنا گز آهي. شڪارپور ۾ پٽ جو ڌاڳو به تيار ٿئي ٿو. جيڪو خيرپور، سکر، روهڙي، لاڙڪاڻو، گنداوا، باغ (ڪڇيءَ واري جوءِ) ڏکڻ سنڌ جي سيوهڻ ۽ نٽي به ويندو آهي، جنهن مان مختلف قسم جون لنگيون جهڙوڪ گلبدن ۽ ٻيون ٺهنديون آهن. شڪارپور ڪچو پٽ يا پٽ جو ڌاڳو پاڙيسري ملڪن ڏانهن برآمد ڪونه ڪندو آهي.

ڪوڪاني قسم جي پٽ مان تيار ڪيل ڌاڳي جو وچور هيٺ ڏجي ٿو.

(١) پستاڪي، ڦڪو گلجليل، رڱيل اگهه 20 روپيه في اسر.

(٢) چمني، هلڪو سائو، نير جو ٿورو رنگ به ڏنل اگهه 20 روپيه في اسر.

(٣) سبز- گهاٽو سائو، هلڪو سائو، ٿورو نير ڏنل اگهه 20 روپيه في اسر.

(۴) سرمائي- نير سان رڱيل اگهه 20 روپيه في اسر.

(۵) ڪُهنبئي- نارنگي رنگ جهڙو (زعفران ۾ پڌل) اگهه 28 روپيه في اسر.
(٦) جِلائي- گهاتو ڦڪو. ڪُنيرو رڱيل اگهه 16 روپيه في اسر.
(٧) ڪرمزي- ڪرمزي رنگ جي جيتن مان نهيل رڱ ۾ پڌل اگهه 21 روپيه 12 آنا.
(٨) اڇو- بنا رنگ جي سفيد 20 روپيه في اسر.

توني نالي پٽ مان لهيل ڏاڳي جو وچور

(١) پستاڪي: سيئي مٿي ڄاڻايل رنگن ۾ رڱيل
(٢) چمني ۽ اگهه 24 روپيه في اسر
(٣) سبز
(۴) آسماني
(۵) اڇو
(٦) ڪرمزي جي ٽن مختلف رنگن ۾ 0-12-26 روپيه في اسر.

گيلائي ۽ قلوچار قسمن وارا پٽ عام استعمال ۾ ڪونه آهن. پر ڪوهاني ۽ توني قسم جو پٽ هتي تمام گهٽو ڪم ايندو آهي ۽ درآمد به اهو گهٽو ڪيو ويندو آهي.

شڪارپور ڪان پاڻيءَ وسيلي سمنڊ ڏانهن موڪليل تجارتي مال تي ايندڙ خرچ جو حساب به سولائيءَ سان لڳائي سگهجي ٿو، ڇو جو انگريز سرڪار تجارتي آمدرفت سان لاڳاپيل ٻيڙين لاءِ خاص ڀاڙو مقرر ڪري ڇڏيو آهي. اهڙيءَ ريت سکر ڪان ڪراچي بندر ائنبر ڪمپني جو هڪ ٻڌي مڻ تي هڪ روپيه ڀاڙو مقرر آهي. ڪليل شين جي هر مڪعب فوٽ لاءِ هڪ روپيه ڀاڙو آهي . شڪارپور ڪان سنڌ واهه وسيلي ڀاڙو چار آنا في مڻ يا في اَٺ به آنا جيڪو ڇهه مڻ وزن ڪٽي سگهندو آهي.

روانگي مال تي شڪارپور ۾ ۽ اهڙي ساڳي روانگي مال تي ڪراچيءَ ۾ پوندڙ سُنگ جو وچور هيٺ ڏجي ٿو:-

(١) شڪارپور جي بازار مان خريد ٿيل ۽ سنڌ واهه وسيلي رواني ٿيندڙ في مڻ مال تي -14-16 روپيه سنگ اوڳاڙيو ويندو هو.

(٢) ڪراچيءَ کان ٻاهر ويندڙ مال تي برآمدي محصول مال جي قيمت جو 5% هوندو هو.

مٿي بيان ڪيل خرچ جي وچور مان سولائيءَ سان پتو پئجي سگهي ٿو ته بمبئيءَ مارڪيٽ ۾ پهچندڙ مال جي قيمت ڇا هوندي هئي. ايترين ڏکيائين ۾ ڏچن کان پوءِ صوبي جي حڪومت جي پنهنجي مفادن جي تقاضا هوندي هئي ته تجارت جي ترقيءَ جي راهه ۾ حائل رنڊڪن کي ضرور دور ڪري. جيڪڏهن تجارتي آمدرفت ۾ سهنجائي ۽ سولائي ٿي وئي ته پوءِ اتر اولهه وارن علائقن کان شڪارپور ۾ ايندڙ پٽ ۽ ٻيو قيمتي سامان سنڌوءَ وسيلي اڳتي وڃي بمبئي جي مارڪيٽ تائين پهچي ويندو.

هن ڳالهه ۾ ڪنهن به شڪ شبهي جي گنجايش ڪانه آهي ته آبپاشي نظام ۾ ۽ آمدرفت جي وسيلن کي سڌارڻ کان پوءِ سنڌ ۾ شهتوت پوکي سگهبا پوءِ سنڌ مان ئي پٽ جي اپت ججهي انداز ۾ ملي ويندي. سنڌ واسطي هڪ سستو دور اچڻ وارو آهي ۽ اهو اوس ۽ جلد ايندو.

گذريل سال سنڌ مان پٽ جي روانگي 3761 روپيه مان وڌي 316413 روپيه ٿي، جيڪا نوي ڀيرا وڌيڪ آهي. اهو واپاري وڪر ان طرف کان آيو آهي جنهن لاءِ ڪو وهم گمان به ڪونه هو، يعني بخارا، جيڪڏهن هيءَ تجارتي اسم هڪ ڀيرو سنڌوءِ وسيلي اصلي مارڪيٽ تائين پهتو ته پوءِ اهو هميشه لاءِ اهو رستو ڏئي ايندو رهندو. وري جيڪڏهن هڪ ڀيرو پنهنجا پير ڄمائڻ ۾ سوپارو ٿيو ۽ ان جي ٿوري گهڻي همت افزائي ڪئي وئي ته وڏي الائي ڪٿي وڃي دنگ ڪندو. (٦)

السي ۽ سڻيءَ جا مختلف قسم

روس سان جنگ مان انگريزن کي هڪ فائدو ضرور ٿيندو ته ان ملڪ جي برآمدي مال مان جان آجي ٿي پوندي. جيتري قدر تيلي ٻجن جي واپار جو تعلق آهي ته اهو ڪلڪتي رستي وڏي پئماني تي قائم آهي ۽ اهو علائقو گهڻي زماني کان وٺي انگلنڊ جي اهڙي ضرورت جو پورائو

ڪري رهيو آهي. (٧)

سرجان لارينس جي ڈاهپ، عوامي خدمت جي جذبي ۽ لڳاتار ڪوشش سان سٽيءَ جون مختلف جنسون پنجاب جي بياس، راوي ۽ چناب جي ٻلين ٻنين وارن علائقن ۾ متعارف ٿي رهيون آهن. هن سان گڏ ٻيا به ڪامورا هٿ وندرائي رهيا آهن. اهي زرعي جنسون خاص برآمد ڪرڻ جي مقصد سان هتي پوکائجي رهيون آهن. هيءَ شيءِ هتان جا رهاڪو ڪتب ڪونه آڻن. هن قسم جي واپاري وکر جي ڏيساور ۾ گهرج ڏينهنئون ڏينهن وڌي رهي آهي. هن پوکيءَ جي حرص وڌائڻ لاءِ حڪومت چا ڪيو جو 1853-54ع وارو سارو فصل خريد ڪري ورتائين. سال 1855 ۾ سرمائيدارن به پاڻ ملهايو ۽ خريداريءَ ۾ ڀاڱي ڀائيوار ٿيا. (٨)

پنجاب جي شاهپور ضلعي جي ڊپٽي ڪمشنر مسٽر ميجر هولنگس جو بيان هن ريت آهي:- فنئيشل ڪمشنر مسٽر مڪلوڊ سٽي پوکائڻ ۽ ان مان فلئڪس (flax) تيار ڪرائڻ ڏانهن منهنجو ڌيان ڇڪايو آهي انهيءَ مقصد سان ته جيئن ان کي انگلنڊ جي مارڪيٽ ڏانهن برآمد ڪري سگهجي. هن جنس جي تجارت واسطي پنجاب کي هڪ بهترين موقعو ميسر آهي. هتان جي زمين ۽ آبهوا اهڙي آهي جو هر قسم جو ميوو ۽ سائي ڀاڄي پوکي چڱي اپت وٺي سگهجي ٿي. جڏهن هتان جي معدنيات بابت پتو پئجي ويو ته پوءِ هن حقيقت جي پروڙ پئجي ويندي ته پنجاب ۾ اهي ڀاڻ موجود آهن، جيڪي ڪيمسٽريءَ زراعت جي ترقيءَ واسطي متعارف ڪرايا آهن.

بامبي ٽائيمس جو بيان آهي ته ”جڏهن اها خبر پئي ته انگلنڊ جي رائيءَ، روس جي شهنشاهه سان جنگ جو اعلان ڪيو آهي ته سنڌ جو ڪمشنر مسٽر فريئر ۽ سنڌس دوست فڪر ڪرڻ لڳا ته اهي ڪهڙيءَ ريت انگلنڊ جي صنعت واسطي سنڌ مان اهي شيون موڪلين، جيڪي اڳي روس مهيا ڪندو هو. جيڪڏهن هلندي جنگ روس جو برآمد ڪيل سامان خريد ڪيو ويو ته اهو سنڌ جي مفادن کي ڇيهو رسائيندو يا اهو

سامان رڳو جنگ جي پيدا ڪيل خال دوران سنڌ مان واپاريو ويو تہ سو بہ هن علائقي لاءِ فائدي وارو ڪونہ ٿيندو. هن جهيڙي مان وڏو فائدو اهو ٿيندو جو اسان پنهنجي آمدني جي وسيلن لاءِ ڪوجنا ڪنداسون. روس لاءِ ورڻي نئون ڏچو اهو پيدا ٿيندو جو پنهنجي واڌو پيداوار کپائڻ واسطي ڪن ٻين ملڪن ڏانهن منهن ڪندو ۽ ڪي نوان مارڪيٽ ڳولڻ جا جتن ڪندو. روس جي مکيہ پيداوار جنهن جا اسان خريدار آهيون، سا اتر هندستان وارن علائقن ۾ نهايت ججهي انداز ۾ اپائي سگهجي ٿي. انهن مان خاص پيداوار ڪڻڪ آهي، جيڪا ٻين شين کان وڌيڪ اهم آهي. سندس ٻي مکيہ پيداوار سڻي آهي، جنهن جو ذڪر مٿي اچي چڪو آهي. سنڌ جا سڄڻ گهٽگهرا سوچي رهيا آهن تہ سنڌ ۾ سڻي پوکي انگلنڊ کي مهيا ڪري سگهجي ٿي. مصر سنڌ جهڙو ملڪ آهي. ان ملڪ جي سڻي هزارن سالن کان وٺي اتان جو مشهور فصل رهيو آهي. قديم زماني ۾ هن قسم جي سڻيءَ مان هرک جو ڪپڙو جوڙيو ويندو هو. جيڪو گهڻ مشهور هو. اسان پوري پڪ سان چئي سگهون ٿا تہ سنڌ ۾سڻي نهايت ڪاميابيءَ سان پوکي سگهجي ٿي. هن واپاري وکر جو اڳهہ پار سندس جنس جي پلائي ڏلائي تي مدار رکي ٿو. ٻيون اهڙيون جنسون ڪونہ آهن، جيڪي هن وکر جي ڪاپي سان پڄي سگهن. ڪپهہ سڻي کان وڌيڪ مهانگي آهي. في مڻ 30 پائونڊن ۾ وڪامي ٿي ۽ في ٽن تي 140 پائونڊ ڪپهہ کان وڌيڪ منافعو ڏئي ٿي. جڏهن ريل جي آمدرفت شروع ٿيندي تہ ٻاڙي ڪرائي ۾ ڪا مشڪل پيش ڪانہ ايندي. اتر هندستان مان ايندڙ سڻي لاءِ سنڌوءَ وسيلي آمدرفت کي ترقي وٺرائڻ بہ نهايت ضروري آهي. ٻہ روپيہ في مڻ جي حساب سان 5000 مڻ وڪاڻا آهن. هي قيمت هاريءَ کي وڏو فائدو ڏيندي. ان سان گڏ طلب بہ جاري رهندي. هن جنس جي سڻيءَ جو ٻج انگلنڊ موڪلڻ واسطي ڪراچي ۽ بمبئي روانو ڪيو ويو آهي، جتي اهو ست روپيہ في مڻ وڪامي ٿو.

هندستان جي هڪ اخبار هن ٻن جي وکري بابت پنهنجي خيال

جو اظهار هن ريت ڪيو آهي جيڪو ٻاهر رواني ڪرڻ واسطي سنڌ موڪليو ويو هو:-

”نهايت خوشيءَ جي ڳالهه آهي جو پنجاب ڪان ڀريون ڀيرو السي ڪجي هتي پهتي آهي ۽ ان جي وڪري جي نتيجن جا منتظر آهيون. ان جون 1200 ڀريل ٻوريون مارڪيٽ پهتيون، جن کي وڪري لاءِ 25 ٻورين جي في لاٽ ۾ رکيو ويو. ان جو 80 پائونڊ مڻ جو وڪرو 4 روپيه ڪان 13 - 4 ۾ وڪاڻو.

ان ڪان پوءِ سنڌ جي السي 10 مڻن جي لاٽ ۾ رکي وئي، جيڪا 8-4 في مڻ جي حساب سان وڪاڻي. وري 84 ٻوريون 6 ٻوريون في لاٽ جي حساب سان رکيون ويون جيڪي 8-4 روپيه ڪان 12-4 روپيه في مڻ جي حساب سان وڪائي.

تازو ملتان رستي پنجاب ڪان 700 ٻوريون السي اچي پهتي جيڪا 10-4 روپيه في مڻ جي حساب سان وڪاڻي آهي. ان ڪان پوءِ پنجاب ۾ ست يا اٺ هزار مڻ السي لهي ٿي، جنهن کي پڻ وڪڻڻ جي آڇ ٿي وئي آهي. ڀريائين ته دلال سودي پڪي ڪرڻ ڪان گهبرائجي ويو ته متان مقرر مدت اندر ڊليوري لاءِ تازي هنيل مال پهچي نه سگهي. پر پوءِ دلال ۽ خريدار ڏر هن ڳالهه تي راضي ٿي ويا ته آڪٽوبر جي پڇاڙيءَ تائين جيڪو مال پهچندو سو خريدار جو هوندو. اهڙين ڳالهين طئي ٿيڻ ڪان پوءِ في مڻ السي جو اگهه 8-4 بينو. (٩)

پنجاب حڪومت سڻي جي پوکيءَ لاءِ زميندارن جي همت افزائي ڪري رهي آهي. ان ڪوشش جا نتيجا هيٺ ڏنل رپورٽ جي اختصار ۾ ڏسندا جنهن جو ڪجهه حصو مٿي بيان ڪيو ويو آهي:-

”هتان جي حڪومت گذريل ٻن سالن ڪان السي ۽ سڻي پوکڻ واسطي گهڻو ڪجهه پاڻ پتوڙي رهي آهي. هيءُ هڪ اهڙي ٻوٽي جي پوک آهي جيڪا هينئين ڏاندي واري پاسي تاندرو مهيا ڪري ٿي ۽ سندس ٻج کي السي ڪري سڏيو ويندو آهي. هن ٻوٽي جي پوک بهرحال السي ته ضرور پيدا ڪندي آهي پر اها پيداوار هن ملڪ ۾ ڪم

ڪانه آندي ويندي آهي مگر برآمد ڪري گهڻو نائو ڪمائي سگهجي ٿو. هن ٻوٽي کان تاندوري واري اپت وٺڻ واسطي ٿوري خبرداري کان ڪم ونٽو پوندو آهي، انهيءَ لاءِ ته ان ٻوٽي جو هيٺيون ڏانديءَ وارو پاسو ڍگهو ٿو ٿئي. جڏهن هن ٻوٽي جو هيٺيون ڏانديءَ وارو پاسو ڍگهو ٿيندو آهي ته سندس ٻج گهٽ لهندو آهي. ان جو ڪارڻ اهو آهي ته ٻوٽو گهٽيون تاريون ڪڍي گيل ڪندو يا پڪڙبو ڪونه آهي. پر جڏهن هي ٻوٽو گهٽيون تاريون ڪڍي گيل ڪندو ۽ پڪڙبو آهي ته قد ڪونه ڪندو آهي، تڏهن وري ٻج گهڻو ڏيندو آهي. سال 1854ع ۾ حڪومت ائگريڪلچر - هارٽيڪلچر سوسائٽيءَ جي صلاح مشوري سان ماڻهن کي هن ٻوٽي جي پوکي ڪرڻ واسطي تمام گهڻو همٿايو. ساڻن واعدو ڪيو ويو جنهن جو فصل پلو ٿيندو، تنهن هاريءَ کي انعام ملندو ۽ جيڪڏهن ان فصل جي پيداوار ڪنهن خريد نه ڪئي ته حڪومت پاڻ خريد ڪندي. اهڙي قسم جي پوک طريقن کي عام مشهور ڪيو ويو. هن فصل جو يورپي ٻج گهٽي مقدار ۾ آندو ويو. پر اهو ٻج يا ته سوسائٽي پنهنجي نظرداري هيٺ پوکايو يا وري لاهور جي اوسي پاسي ۾ پوکايو ويو. باقي ٻين ضلعن ۾ هتان جو ڏيهي ٻج ڪتب آندو ويو. فصل جي رت سرءُ ۾ شروع ٿيندي آهي ۽ چيٽ ۾ لهندو آهي. سال 1854-55 ۾ اٽڪل سٺ هزار ايڪڙن ۾ هن فصل جي کيتي ڪئي وئي. السي ته تمام گهٽي پيدا ٿي جيڪا 5400 ٽن کان به گهٽي هئي. پر پوکيءَ جي طريقي کي صحيح طور ڪتب نه آڻڻ، آبپاشي نظام جي اڻ پورائي ۽ زمين مناسب نه هئڻ ڪري ٻوٽي قد تمام ٿورو ڪيو ان ڪري ان مان تاندرو تمام ٿورو مليو. لاهور ويجهو ٻج تمام سڻي قسم جو استعمال ڪيو ويو هو. پوک جي صحيح طريقن کي ڌيان ۾ رکيو ويو هو. ان ڪري اتي ٻوٽي قد چڱو ڪيو. تنهن ڪري تاندورو تمام سنو لٿو. پر مقدار تمام ٿورو هو جيڪو برآمد ڪيو ويو. ٻين ضلعن ۾ جيڪو تمام گهڻو ٻج پيدا ٿيو هو، سو حڪومت کي هٿ ڪونه آيو. چاڪاڻ ته ساري هندستان ۽ ملتان ۽ ٻين پاسن جي ماڻهن

اهو سارو ٻج خريد ڪري ڇڏيو ۽ حڪومت لاءِ پوئتي ايترو گهٽو ڪونه بچايو. بچيو سچيو ٻج خريد ڪري حڪومت سنڌوءَ وسيلي ڪراچي موڪلي ڇڏيو ۽ اتي اهڙي اڳهه وڪاڻو جو خريد ۽ ڀاڙو به مس بچيو ۽ حڪومت پنهنجا ڪن ڇڏائي آجي ٿي وئي. سال 1855-56 دوران 250،000 ايڪڙن ۾ اهو فصل پوکيو ويو. پر اوچتو موسم خشڪ ٿي وئي جنهن مان 2300 ٽن ٻج پيدا ٿيو ۽ ان جي خريداري واپاري ڪندا. تاندورو ته ذرو به پيدا ڪونه ٿيو. اهو هو سال 1854-55 دوران السي ۽ سڻي (flax) بابت حڪومت جو تجربو. پر اهو ڪو ناڪام ڪونه ويو. حڪومت هن تجربي واسطي 50،000 روپيه يا 5000 پائونڊ خرچ ڪيا ۽ ان جو فائدو تمام گهٽو ٿيو. ان تجربي جو نتيجو به ڏاڍو سٺو نڪتو هو. تجربي مان اها ڳالهه ثابت ٿي ته پنجاب جي هيٺي درجي وارين زمينن ۾ بنا ڪنهن خرچ ۽ تڪليف جي به نهايت ڪاميابيءَ سان السيءَ جو ٻج پيدا ڪري سگهجي ٿو. ان جي پيدائش ٿڌي تي ڪپائي سگهجي ٿي ۽ ٻاهر موڪلڻ واسطي به ڪيترين ئي سهولتيون موجود آهن. تنهن ڪري جيڪڏهن هن قسم جي پوک ڪئي وئي ته هاري ڪڏهن به نقصان ۾ ڪونه ويندو. پر هن فصل مان تاندورو پيدا ڪرڻ گهٽو مشڪل آهي جنهن ۾ ڏيان، سارسنڀال، خرچ، پورهئي، پلي زمين ۽ بهتر آبپاشي نظام جو هجڻ نهايت ضروري آهي. هن فصل ۾ ڀريائين هن ڳالهه ڏانهن ڏيان ڏيڻو آهي ته ڏانديءَ وارو هيٺيون پاسو قداور هجي. ان ڪان پوءِ پورهيو ڪري تاندورو حاصل ڪرڻ آهي. پر پنجابي هاري سست آهي اهي ڳالهيون هن جي وس ڪان وڌيون آهن. جيڪڏهن هي انهن ڳالهين ۾ سوڀارو ٿيو ته سمجهبو ته ساڳيءَ زمين ۾ اهو فصل ڪاميابيءَ سان پوکي سگهجي ٿو. هي فصل فقط يورپي ٻج جي مدد سان ڪاميابيءَ سان پوکي سگهجي ٿو. پنجاب جي ڪن ضلعن ۾ اهڙيون قدرتي سهوليتون موجود آهن ۽ اتان جي هارين جي جيڪڏهن ٿوري همت افزائي ڪبي ته اهو فصل ڪاميابيءَ سان ٿي سگهي ٿو. اهڙيءَ ريت هن علائقي ۾ هڪ نئين واپاري جنس

پيدا ٿي پوندي ۽ هن علائقي ۾ اهڙي جنس پيدا ٿيڻ جي ضرورت به گهٽي آهي. (١٠)

باب چوڏهون
سنڌو ماٿري جي پيداوار
(ڪڻڪ)

گذريل ٻن سالن 1854ع ۽ 1855ع تائين اهڙا ڪي ٿورا مثال ملندا جو هيءَ جنس هندستان مان هتي گهرائي وئي هجي. ٿي سگهي ٿو ته هن جنس کي ٻاهران گهرائڻ جي ڏس ۾ ڪن شين ڪري ڪا همت افزائي نه ٿي هجي. سال 1854 دوران ڪيترا ڪوارٽر (هڪ ڪوارٽر = 28 پائونڊ وزن) ٻاهران گهرايا ويا. هن کان علاوه هن جنس سان تمام گهڻو تجارتي جهازن ۾ لڏجي رهيو آهي، گذريل سال جنوري کان 22 نومبر تائين ڪلڪتي کان انگلينڊ ڏانهن سٺ هزار ڪوارٽر مال روانو ڪيو ويو. تجارتي مال طور هن جنس کان ماڻهو تمام گهٽ واقف آهن. جڏهن معاملو ڀاڙي خرچ ۽ انشوئرنس تي اچي بيهنو ته لاڳاپيل ڏريون نومبر تائين ايندڙ مال جي سودي لاءِ چڻ هترجي بيهي رهيون. پر ان کان پوءِ ويندي موجوده وقت تائين40000ڪوارٽر سودو طئي ٿي چڪو آهي. اهڙي ريت صاف ڪڻڪ لاءِ 70 شلنگ ڀاڙي خرچ خريدي ۽ انشوئرنس (C.f andi) طور ادا ڪيا ويا جيڪي 80 شلنگ وچي ڊليوري جي برابر ٿيندا. هن قسم جي ڪڻڪ جو اهو اگهه تڏهن هو جڏهن انگلنڊ جي اڇي جنس واري صاف ڪڻڪ جو اگهه 85 شلنگ في ڪوارٽر هو. اگهه جي منديءَ ۾ سخت قسم جي جنس جو اگهه 62 شلنگ(C.f andi) هو. اسان کي اهي اطلاع به پهچي رهيا آهن ته ڪجهه هزار ڪوارٽر مال بمبئي کان به روانو ٿي رهيو آهي. هن سال جو واسطو پنجاب جي ڪڻڪ سان آهي، جيڪا هندستان جي ڪڻڪن ۾ وڏيڪ مشهور آهي. هن عام جنس ڏسڻ کان پوءِ پتو پوي ٿو ته اها اسپين جي ڪڻڪ جي جنس جهڙي آهي. هتان جي سٺي جنس به انگلنڊ جي سٺي جنس جي ڪڻڪ جهڙي آهي. ڪلڪتي جي ڪڻڪ جو

ڪجهه مقدار پهچي ويو آهي جنهن جو وڏو حصو ڏاڍو سنو آهي. ۽ اگهه 68 کان 72 شلنگ في ڪوارٽر آهي ۽ ڳوڻ ۾ 504 پائونڊ ڪڻڪ پريل آهي. (۱)

روس واري جنگ دوران هندستان جي هڪ اخبار اچرج جهڙي حقيقت بيان ڪئي هئي ته "ڪاڌي خوراڪ" سان لاڳاپيل تجارت اولهه واري پريزيڊنسي هئي ۽ اوپر وارن ملڪن جي وچ ۾ ڏينهون ڏينهن وڌي رهي آهي. بمبئي ۽ قسطنطنيه وچ ۾ هلندڙ اهڙي تجارتي آمد رفت کي وڌي پاڙي ڪِرائي جي آڇ ڏني وئي آهي.

ٽائيمس اخبار به هن حقيقت تي روشني وڌي آهي ته هن جنگ اناج جي واپارتي هڪ سنو اثر وڌو آهي. بحر اسود ۾ موجود بندرگاهن تان روس کان ايندڙ اناج جي برآمد ٿيندي هئي اهي بند ٿي ويا آهن. اتحادي لشڪر اتي موجود آهي. تنهنڪري اتي اناج جي گهٽي کاڻ (قلت)آهي. اهڙي ضرورت کي منهن ڏيڻ واسطي انهن ملڪن ۾ اناج جي پوکي ڪرائي وئي آهي، جيڪي هن وقت تائين ان قسم جي پيداوار لاءِ ناموزون سمجهيا ويندا هئا. اهڙيءَ ريت باسفورس وارا علائقا، ترائي وارا ميدان ۽ شام وارا بربٽ بدلجي ان اپائيندڙ ساوا ستابا علائقا بڻجي ويا. پر پوءِ به عام طور تي ٿيندو ائين هو جو ڪنهن اهم ضرورت ۾ وقتي دٻاءَ هيٺ اچي تجارتي مال سان لاڳاپيل ڪا جنس مارڪيٽ ۾ متعارف ڪرائبي هئي. پر نظر ائين ايندو هو جو جڏهن اها ضرورت ۽ وقتي دٻاءُ ختم ٿي ويندو هو، ته اها ساڳي تجارتي جنس جنهن هنگامي حالتن تحت مارڪيٽ جو گس هڪ وار ڳولي ورتو هو، سا پوءِ پاڻهرتو مارڪيٽ پيئي ايندي هئي. هندستان جو نير ۽ ڪڻڪ به ان جو هڪ مثال آهي. پڪ ٿئي ته هندستان ۾ اناج جي مارڪيٽن جي گهٽي اٿاٿ آهي. هندستان کي ڪيهه جيان اناج جو برآمد ملڪ بڻايو. ان ۾ انگلنڊ جي عظمت ۽ هندستان جي خوشحالي آهي.

هاڻي اهي خبرون به پهچي رهيون آهن ته سنڌ ۾ به جاج پڙتال هلي رهي آهي ته هيءُ علائقو به انگلنڊ ڏانهن ڪڻڪ موڪلي سگهي ٿو.

ويساه آهي تہ آمدرفت جي ڏس ۾ سڌارو آڻي جيڪڏهن ڪي سهوليتون پيدا ڪيون ويون تہ هن علائقي مان بہ اناج جي برآمد ٿي سگهي ٿي. سيوهڻ پرسان ڪڻڪ جي هڪ شاندار جنس پوکي ويندي آهي. سنڌ جي ڪڻڪ جي جنس منهنجي نظرن مان بہ گذري آهي، جيڪا هر نقطئہ نظر کان مناسب آهي. هن جو داڻو ڏاڍو ڳورو ۽ گهڻو ڊگهو ٿئي ٿو. انگلنڊ جي سراسري اگهہ جي نقطئہ نظر کان بلڪل صحيح جنس آهي ۽ وڌيڪ سهانگي بہ آهي. خريدي ۽ پاڙي ڪرائي کان تمام گهڻي بچت جو امڪان آهي. سنڌ جي گهڻگهرن ۽ پلائي چاهيندڙن جو هن حقيقت ڏانهن ڌيان ڇڪائجي ٿو. جيڪڏهن ملڪي اناج جي قيمت وڌائي ڏبي تہ بہ دلچسپي رکندڙ ڌريون ان جي سٺي جنس پوکينديون ۽ تمام گهڻي ايراضي اناج جي پوک هيٺ اچي ويندي ۽ ملڪ بہ سکيو ستابو ٿي ويندو. ان ناتي انگلنڊ ڏيساوري ڌارئي اناج مارڪيٽ جو ڳيجهو ڪونہ رهندو. هن ڏس ۾ خرچ ٿيندڙ اهو ناڻو بچي پوندو ۽ پنهنجي ماڻهن کي پنهنجي ملڪ جي پيداوار جي وسيلن مان ڪارائيندو. هيءَ ڳالهہ هن حقيقت مان بہ چٽي ريت سمجهي سگهجي ٿي تہ روس واري جنگ دوران اناج ايترو تہ مهانگو ٿي ويو هو، جو گذريل ٽيهن سالن ۾ ان جو ڪو مثال ئي ڪونہ ٿو ملي . سنہ 1828ع کان 1854ع تائين جيڪڏهن ڪڻڪ جي اگهہ تي نظر ڪبي تہ ڏسبو تہ ڪڻڪ چوٽ مهانگي 1839ع واري سال هئي. پر پوءِ1854 ع ۽ 1855ع وارن سالن کان ڪيترا شلنگ (في ڪوارٽر) گهٽ ملي رهي هئي. 1848ع واري سال انگلنڊ ۾ وڏو ڏڪار پيو هو. تڏهن بہ اناج جو اگهہ 1854ع ۽ 1855ع وارن سالن کان گهٽ هو. اندازو آهي تہ هلندڙ تجارت مان جيڪا موڙي نڪري وئي ان جيترو پئسو روس واري جنگ ۾ خرچ اچي چڪو آهي. حقيقت اها آهي تہ واپاري طبقي جنگ جو پنهنجي حصي جو خرچ سڌيءَ طور پري ڏنو آهي. پر اڻ سڌي طور اهي زمين جي مالڪن کي اهو غير واجبي خرچ بہ پري ڏين ٿا، جيڪو ساموندي ۽ خشڪي جي فوج جنگي مهمن دوران خرچ ڪيو آهي. اَنَ

جي اها مهانگائي جو ڪارڻ اهو نہ سمجهڻ کپي تہ فصل مارجي ويا. 1854ع واري سال فصل تمام ڀلو لٿو هو. 1855ع واري سال جو فصل بہ ڀارين ڀڃي پيو. سرڪاري اختيارين جي چوڻ موجب تہ ان جا انبار لڳي ويا. پر جيئن جيئن جنگ اينگهہ ڪندي وئي، تيئن اناج تي مڙهيل ضابطن اصولن بہ پنهنجو ڪم ڪرڻ شروع ڪري ڏنو. جيڪا اسان جي زمين جي مالڪن طرفان قائم ڪيل هڪ هتي هئي. سون اپائڻ جهڙي پلي بني سان پنهنجي ماڻهن جي پيٽ پالڻ لاءِ اڻ پوري پاسجڻ لڳي. اڳين جنگ اسان جي سخت نقصان کان پوءِ ختم ٿي. دنيا جي اناج جي وڏن مارڪيٽن ڏڪار جي اگهن جهڙيون قيمتون مقرر ڪري ڇڏيون هيون. انگلنڊ سرڪار اناج جي خريداري واسطي پاڻيءَ جيان پئسو وهايو. ان زماني ۾ ڪڻڪ جو ساليانو کاپو 20000000 ڪوارٽر هو. انهن ٻنهي 1854ع ۽ 1855ع سالن دوران ڪڻڪ جو اگهہ ڇا هو ۽ جيڪڏهن جنگ اسان جي فائدي ۾ ختم ٿئي ها تہ اناج مهيا ڪندڙ بندرن وٽان ڪهڙي اگهہ ۾ ڪڻڪ ملي سگهي ها؟ 1854ع وارو سارو سال ڪڻڪ جو اگهہ 72 شلنگ 5 پينس في ڪوارٽر رهيو. ان کان پوءِ وارو سال سراسري طور مهانگو رهيو. ڇهن هفتن جو اگهہ، جيڪي 20 آڪٽوبر 1855 تي ختم ٿيا، 76 شلنگ 11 پينس هو، جيڪي ان کان چڙهي وڃي 80 شلنگ 3 پينس بيٺو. معلوم ٿيندو تہ جنگ ڪري في ڪوارٽر تي 20 شلنگ کان 25 شلنگ جي واڌ ٿي، جيڪا پورا ارڙهن مهينا هلي. جيڪڏهن هن ۾ ٻين زرعي جنس جي اگهن جي واڌ ۽ لاڳت وارو خرچ جوڙ ڪجي تہ اهي جنگ جي مقصد واسطي مڙهيل محصول ۽ ڪنيل قرضن کان ڪنهن بہ صورت ۾ گهٽ ڪو نہ ٿيندا. (٢)

وڏ ۾ وڏ ڪڻڪ پيدا ڪرڻ وارو علائقو انگلنڊ سان گڏ آهي، ڪراچي بندر وٽان تمام ٿوري ڪڻڪ ٻاهر موڪلي سگهجي ٿي. سنڌ ۾ ڪڻڪ ڪرڻ جي قوت ۽ صلاحيت ايتري گهٽي آهي جو ان جو ڪاٿو ڪري ئي ڪونہ ٿو سگهجي. ريل جي تعمير کان پوءِ اڪيلي سنڌ گريٽ برٽن ۽ آئرلينڊ جون اناج جون ضرورتون پوريون ڪري

سگهي ٿي. انگلنڊ ۾ وري ڪي اهڙيون ڳالهيون منهن ڪيو رهيون آهن، جو اتان جي رهاڪن واسطي ماني ۽ ڳپو مسئلو بنجي ويندو. غريبن جو اهڙي ڏڪار ڪان ڏيل ڏکي ۽ ساه سڪي ويندو. تنهنڪري رسد واسطي آمدرفت جو سڌ ريل ذريعو ڪولڻ ائين آهي، جڻ ڪنهن سڄي ماڻهوءَ ڪي دنيا جي ديگ هٿ لڳي وڃي. اپٽ جا وڏ ۾ وڏ وسيلا ڪٽي ڪيترا به هجن، پر جيڪڏهن آمدرفت جا ذريعا ڪونہ هوندا، تہ پوءِ اهڙن وڏن پيداواري ذريعن مان ڪهڙو فائدو ٿيندو. سنڌ جي سپرنٽنڊنگ انجنيئر مسٽر ٽرنر جو بيان آهي تہ،" 1851 واري ٻوڏ ڪان پوءِ مان سنڌ منجهان سفر ڪري رهيو هئس. جڏهن مان سيوهڻ ڪان مٿان ناري واري علائقي ۾ پهتس، تہ ڏٺم تہ ان جاءِ تي اناج جا سرڪاري پانڊا اڏيل هئا جتي گذريل ٽن سالن ڪان اناج سانڍي رکيو ويندو هو. هيل واري ٻوڏ انهن پــانڊن کي لوڙهي ڊاهي پٽ ڪري ڇڏيو هو. مــون پهريائين سمجهيو تہ ان نقصان لاءِ ڪاردار ذميوار هجڻ گهرجي. جاچ پرتال ڪان پوءِ پتو پيو تہ مذڪوره اناج کي وڪڻڻ جا گهڻا ئي جتن ڪيا ويا هئا، پر ڪنهن بہ هن تجارتي وکر کي ان ڪري واپارڻ جي هام ڪانہ واري جو مارڪيٽ تائين ڍوئيءَ جو خرچ پکو تمام گهڻو هو. اگهہ ۽ ڍوئي جي لاڳت جو ليکو ٿي ڪيو ويو تہ مارڪيٽ ۾ ان جي اگهہ ڪان گهڻو وڌيڪ ٿي ويو، تنهن ڪري واپاري، لوٽي ڪان اهنگ ڳورو سمجهي ان خريدڻ ڪان نابري واري بيٺا هئا.

ميجر پريڊي بہ هن موضوع بابت بيان ڪري ٿو تہ: زيربحث ريل جيڪا هاڻي تيار ٿي رهي آهي. سا ساري سندس ڪليڪٽريءَ جي حدن مان لنگهي ٿي. هو هن قسم جو بيان ڏيڻ پنهنجو منصبي فرض سمجهي ٿو تہ جاٽايل ريل پٽڙي جي مڪمل ٿيڻ ڪان پوءِ تمام گهٽيون تجارتي سهولتون پيدا ٿي پونديون. اتر ۽ وچولي سنڌ ۾ هر قسم جو اناج تمام گهڻي تعداد ۾ ٿئي ٿو. ان جي آمدرفت ۾ گهڻي آساني ٿي ويندي. سر چارلس نيپئر جي زماني ۾ ڪراچي بندر وسيلي سنڌ جو تمام گهڻو اناج ٻاهر مــوڪليــو ويندو هو. آئرلئنڊ جڏهن ڪاري ڏڪار جي ور

چڙهيل هو، تہ هن يارهن هزار ٽن اناج اک چنب ۾ مـــوڪلڻ جي سرڪار کي آڇ ڪئي هئي. اهو اناج تہ فقط ٻاهر موڪلڻ جي مقصد سان ڪراچيءَ ۾ رکيو ويو هو. هن کان گهٽو وڏيڪ هٽ لائڻ کان سواءِ ملڪي ضرورت کي نگاه ۾ رکي محفوظ ڪيو ويو هوندو. اناج جي ڍوئيءَ جو خرچ پکو ايترو تہ گهٽو آهي، جو ڪير بہ هيءَ جنس ٻاهر موڪلي ئي ڪونہ ٿو سگهي. ڪراچيءَ ۾ ڪڻڪ ۽ ٻئي اناج جي قيمت شڪارپور ۽ حيدرآباد ۾ ساڳئي اناج جي قيمت کان ٻيٽي آهي. ڪراچي تائين سنڌوءَ وسيلي اناج آڻڻ ڏاڍو مهانگو پلئہ پوي ٿو ۽ ان کي وري ٻاهر موڪلڻ تہ ڇيهي جي خطري کان خالي ڪو نہ آهي. ميجر پريڊي هڪ اهڙو مثال ڏنو آهي. سندس بيان آهي تہ ڪوٽڙي مان ست ٻيڙيون اَن سان ڀرجي نڪتيون پر ڪراچي هڪ پهتي ۽ باقي ڇهہ ناس ٿي ويون. اهڙيءَ ريت جيڪڏهن ڇهن ستن ٻيڙين مان رڳو هڪ يا ٻہ ٻيڙيون سلامتيءَ سان ڪراچي پهچن، تہ اهو ڏاڍو جوکي وارو واپار ڄاڻو. سندس چوڻ آهي تہ سنڌ مان رڳو اناج ڪڄي ڪراچي پهچي تہ ريل کي الائي ڪيترو منافعو ٿئي. هن اهو منافعو ليفٽيننٽ چئپمين جي اندازي کان تمام گهٽو آهي.

روس واري جنگ دوران سنڌ مان ڪڻڪ جو وڏو مقدار بمبئي بندر معرفت انگلنڊ روانو ڪيو ويو هو. امن امان واري زماني ۾ هيءَ جنس ايتري گهٽي موڪلي سگهجي ٿي، جنهن جو تصور ڪرڻ ئي ممڪن ڪونہ آهي.

پنجاب جي انتظام تي تيار ڪيل رپورٽ جنهن جا اڱئي تمام گهٽا حوالا ڏنا ويا آهن، تنهن جي لئنڊ روينيو واري باب ۾ اناج جو گهٽو ذڪر ڪيو ويو آهي. جيڪو موجوده ڪاپي کان تمام گهٽو آهي. امڪان آهي تہ ان واڌو ڪڻڪ جو مقدار اڍائي لک يا پنج لک ٽن هوندو. غير آباد زمين بہ تمام گهٽي پئي آهي. ماڻهو بہ گهٽا پورهيت نظر اچن ٿا. هتان جي ڪڻڪ بہ سٺي جنس جي آهي. بنيادي طور پنجاب اناج پيدا ڪندڙ علائقو آهي.

هيٺ ڏنل جدول ۾ پنجن سالن دوران اناج جو اگهہ هڪ ساريڪو ڪو نہ رهيو آهي.

سال	ڪڻڪ	جوئر
1851-52	1 روپيہ في مڻ	14/16 روپيہ في مڻ
1852-53	1-1/16 روپيہ في مڻ	1-1/16 روپيہ في مڻ
1853-54	1-7/16 روپيہ في مڻ	1-7/16 روپيہ في مڻ
1854-55	1 روپيہ في مڻ	1-3/16 روپيہ في مڻ
1855-56	17/16 روپيہ في مڻ	1-4/16 4 روپيہ في مڻ

گذريل پنجن سالن دوران ڪڻڪ في مڻ يا 82 پائونڊ وزن جو اگهہ هڪ روپيہ رهيو آهي. اهو ايترو ئي مهانگو رهيو آهي، جيترو انگريزن جي فتح کان اڳ هو. ان کان علاوه اناج جو اگهہ نہ رڳو پنجاب ۾ گهٽ رهيو، پر اتر هندستان جي ٻين علائقن ۾ پڻ ساڳيو رهيو آهي. انهن ساڳين پنجن سالن واري عرصي دوران اتر هندستان ۾ جڏهن في 33 سير ڪڻڪ هڪ روپيہ ۾ ملندي هئي، تہ ان وقت پنجاب ۾ في 37 سير جو هڪ روپيہ اگهہ هو. پنجاب پنهنجو اناج اتر يا اولهہ ڪونہ ٿو موڪلي سگهي. ڇاڪاڻ تہ اتان جا رهاڪو گهڻا غريب آهن. اوير ان ڪري موڪلي ڪونہ ٿو سگهي، جو اتي اناج جي اڳيئي گهڻائي آهي. پنجاب جي هر واڌو شيءِ جي نيڪالي جو ڳڻتو فقط ڏکڻ ڏس ڪراچيءَ ڏانهن آهي. جيڪو هن ۽ ٻين ڪيترن علائقن جي ٻاهر نڪرڻ جو اڪيلو گس ۽ فطري بندر گاه آهي. اهو تجارتي مال اتان کان جهازن ۾ لڏجي بمبئي يا انگريزن جي ڪنهن بينڪي راڄ ڏانهن روانو ڪيو ويندو. هن ڳالهہ تي اڳيئي سوچيو ويچاريو ويو آهي تہ سنڌ ۽ پنجاب جو واڌو اناج ماريشس ڏانهن موڪليو ويندو آهي. پنجاب جو 5357 ٽن يا 150000 مڻ اناج سنڌوءَ وسيلي ڏکياين ۽ ڏچن کي منهن ڏيندي روانو ڪيو ويندو آهي. صحيح نموني سان آمدرفت شروع ٿيڻ کان پوءِ پنجاب جو روانگي مال ان جي مرڪزي حيثيت حاصل ڪري وٺندو. پنجاب پنهنجي ڪاپي کان گهڻو وڌيڪ اناج اپائي سگهي ٿو ۽

اهڙو حساب ڪتاب لڳائڻ سولو بہ آهي. هن صوبي جي آباد زمين 12751151 ايڪڙ آهي ان جو 3/4 اناج جهڙوڪ: ڪڻڪ، جَوَ، جوئر، ٻاجهري، مڪائي ۽ سارين جي آبادي هيٺ رهندو آهي. جيڪڏهن ان جي في ايڪڙ 6 1/4 مڻ پيداوار ٻڌ جي تہ ساليانې اپت جو انگ 80164616 مڻ يا 2863022 ٽن ٿئي ٿي. هتان جي ڪل آدمشماري ٽيرهن ملين آهي، هر هڪ ماڻهوءَ جي ساليانو خوراڪ 4 1/4 يا 360 پائونڊ ٿيندي. تنهنڪري هن صوبي جو ساليانو کاپو، 59000000 مڻ يا 2107143 ٽن ٿئي ٿو. ان ڪي جيڪڏهن ڪل اپت مان ڪٽ ڪبو تہ 777481 ٽن واڌو پيداوار وڃي بچندي. مٿي ڄاڻايل انگ اکر ٿلهي ليکي موجب لکيا ويا آهن. پر ان هوندي بہ هتان جي خوراڪ جي ساليانې کاپي جو هڪ اندازو ٿي وڃي ٿو. ان کان پوءِ اهو بہ ويچارڻو پوندو تہ ان واڌو اناج جو ڇاٿيندو؟ ان قسم جي اناج کي پاندن ۾ پري ڇڏڻ نہ کپي. مارڪيٽن کي بہ اهڙي اناج سان ڏسي پري ڇڏڻ نہ گهرجي. ائين ڪرڻ سان ان جا اگهہ ڪري پوندا ۽ اپائيندڙ کي گهڻو هاڃو رسندو. هن حالت ۾ جڏهن درياهي آگبوٽي يا ريل جي آمدو رفت شروع نہ ٿي آهي تہ اهڙي اناج کي ڪراچي بہ موڪلي ڪونہ ٿو سگهجي. اهڙي آمدرفت جي اڻ هوندي ڪري هتان جو واڌو اناج گهڻو متاثر ٿي سگهي ٿو، جنهن جو احوال ڪتاب جي ايندڙ بابن ۾ پڙهي سگهجي ٿو. هن وقت في الحال ايترو چئي سگهجي ٿو تہ زرعي شعبي جي سڌاري واڌاري لاءِ ترقي يافتہ آمدرفت جي ضرورت آهي. پنجاب جي خوشحالي ۽ ان جو روشن مستقبل ان قسم جي آمدرفت ۾ لڪل آهي، انهيءَ لاءِ تہ جيئن ان جي هر واڌو پيداوار کي ڪراچي جي ڳتي وسيلي ٻاهر وڃڻ جو موقعو ملي. جيستائين ان جي لاءِ ڪجهہ نہ ڪيو ويندو، اوستائين اسان جي "لئنڊ روينيو" جي اضافي واسطي ڪجهہ بہ ڪونہ ٿي سگهندو. آمدرفت جي اهڙن وسيلن کي ڪتب آڻڻ وقت جي اهم ضرورت آهي. جيڪڏهن اها هڪ ڀيرو شروع ٿي وئي تہ هميشہ لاءِ پئي هلندي. هن علائقي جي سڀ لک ايڪڙ غيرآباد زمين کي آباد ڪرڻو

آهي. اهڙيءَ ريت پورهيت ماڻهن جي انگ جو بہ واڌارو ٿيندو. وهندڙ ندين ۾ پاڻي تمام گهڻو آهي. علائقو بہ وسيع آهي. جتان ڪيترا نوان واهہ بہ کوٽي سگهجن ٿا. آباديءَ ڪري گهڻو اناج پيدا ٿي سگهي ٿو. جنس جا وڏا اگهہ ملندا تہ ان ۾ بہ معيار تي پوندو ۽ ڏل بہ بي حساب اُگهڙندي.

باب پندرهون

سنڌو ماتريءَ جي پيداوار

لوڻ:- سنڌ جي سامونڊي ڪناري سان لوڻ تمام گهڻو نهندو آهي. لوڻ تي محصول جو اهو طريقہ ڪار هتي لاڳو ڪونہ آهي، پر هندستان ۽ ٻين علائقن ۾ نظر اچي ٿو. هن قسم جي وکر سان واپار لاءِ بمبئي انجنيئرس جي ليفٽيننٽ (هاڻي ميجر) بورڪ Burke، ڏهاڪو سال کن اڳ هڪ پامفليٽ ڇاپي ڏيان ڇڪائڻ جي ڪوشش ڪئي هئي، جنهن ۾ وسيع پيماني تي هن قسم جي واپاري جنس جي موجودگيءَ جي ڇاڻ ڏني وئي هئي. پر جنوري 1855ع تائين ڪنهن بہ واپاري جو کن بہ ڪونہ لڌيو هو. اتفاق سان ان سال هڪ ڪئپٽن پنهنجو جهاز ڪلڪتي ڏانهن هاڪاري تي ويو. ان ڪي لوڏن لمن ڪان بچائڻ واسطي سنڌ جو لوڻ ڪٽي ويو. ان لوڻ مان ڪيس ايترو تہ منافعو ٿيو جو اهو تجارتي وکر طور اوڏاهين وڃڻ شروع ٿي ويو ۽ ڪلڪتي ۾ آگسٽ 1855ع تائين امپورٽ ڊيوٽي طور ٽيهہ هزار روپيہ ادا ڪرڻا پيا.

ان کان ٿورو عرصو اڳ ڪراچي ۾ هڪ ڪمپني جوڙي وئي، جيڪا سنڌ جو لوڻ ڪلڪتي ڏانهن برآمد ڪرڻ لڳي. ان ڪمپنيءَ جو ڪاروبار ايڏو گهڻو ڪونہ هو، پر هن قسم جي ڪاروبار ۾ ڪامياب ضرور ٿي هئي. بمبئي سرڪار جي ڏنل اطلاعن موجب ان ڪمپنيءَ ڊسمبر 1854ع تائين سنڌ جو پنجاهہ هزار مڻ لوڻ ڪلڪتي موڪليو هو. هن کان پهريان هن وکر بابت ڪابہ ڇاڻ ڪانہ هئي. پر ان جو اگهہ بمبئي واري لوڻ کان گهڻو وڌيڪ هو. جيڪو لِورپول ۽ ٻئي يورپي لوڻ کان ٻئي نمبر تي هو ۽ ڪلڪتي جي مارڪيٽ ۾ تمام مهانگي

اگھه تي وڪرو ٿيندو هو. سنڌ جي ڪمشنر جو بيان هن ريت آهي: لوڻ جي تجارت ۾ اوڻائي هيءَ آهي ته انگلنڊ جي واپارين کي هن لوڻ جو پتو ئي ڪونه آهي ته سنڌ اندر هن قسم جو ڪو لوڻ به موجود آهي. توڙي جو گذريل سال "سالٽ ڪمپنيءَ" معرفت ان کي گهڻو مشهور ڪرڻ جي به ڪوشش ڪئي وئي آهي.

مسٽر ڊالزيل، سالٽ ڪمپني جي تجربن جا نتيجا هن ريت بيان ڪيا آهن: ته لوڻ جي ڍوئي لاءِ پنجاهه يا سٺ ٽن وزن ڪٽنڌڙ جهاز ڪم ڪندا آهن. لوڻ جي في سؤ مڻ جي کوٽائي، ڍوئي ۽ جهاز ۾ سٽائي تي 4-10-3 روپيه (7 شلنگ 1/2 3) خرچ اچي ٿو جيڪو ڪراچي پهچڻ تائين ڀاڙي ڪرائي سميت 12 شلنگ 6 پينس ڪائي وڃي ٿو. اتان ڪان وري ڪلڪتي موڪليو ويندو آهي ۽ في سؤ مڻ تي 30 شلنگ ڀاڙو لڳي ويندو آهي. اتي پهچڻ ڪان پوءِ ان لوڻ جو في سؤ مڻ اگهه 4 پائونڊن 10 شلنگن ڪان 8 پائونڊ هوندو آهي

لوڻ جي هن تجارت جو ڪراچيءَ تي تمام سٺو اثر ٿيو آهي. جيڪڏهن ڪراچيءَ جي ڪنهن جهاز کي ڪم نه لڳو ۽ واندو بيٺو آهي ۽ ڪمائي واسطي ڪلڪتي وڃي ڪم وٺڻ جي ڪيس ڪوشش ڪرڻي آهي ته خالي وڃڻ بدران هتان ڪلڪتي لاءِ لوڻ جو بار ڪنيو ويندو آهي ته ڪجهه نه ڪجهه ڪمائي وجهندو آهي. ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس به ڪراچيءَ کي هندوستان جي اليڪٽرڪ ٽيليگراف سان ڳنڍڻ لاءِ احڪام جاري ڪيا آهن. جڏهن ڪراچي ٽيليگراف وسيلي هندستان جي ٻين شهرن سان ملي ويو ته ڪراچيءَ وارو جهاز جو ڪمانڊر ٿورن ڪلاڪن اندر ڪلڪتي، مدراس ۽ بمبئي جي بندرن جو حال احوال معلوم ڪري وٺندو، ته جهازن جي ڀاڙي ڪرائي جي ڇا حالت آهي ۽ لوڻ جا ڪهڙا اگهه آهن. اهڙي معلومات ملڻ ڪان پوءِ پنهنجي جهاز کي ڇر پر ۾ آڻيندو. سنڌ جي هڪ اخبار جو بيان هن ريت آهي: اسان کي خوشي آهي جو بمبئي جي اخبار "بامبي ٽائيمس" اسان جي "سنڌ سالٽ" جي سري سان، اڳئين مهيني جي 13 تاريخ تي، لکيل هڪ مقالي

تي تبصرو ڪيو آهي. نهايت ڏک جي ڳالهہ اها آهي تہ ڪيس سنڌ ۾ لوڻ جي ذخيرن ۽ ان لوڻ جي اڳهہ پار جي ڪا ڪَلَ ئي ڪانہ آهي. ۽ نہ وري هن کي هن بندر جي ٻاڙي ڪرائي جي خبر آهي، جتان لوڻ جهازن ۾ لڏيو ويندو آهي. "اطلاع لاءِ عرض آهي تہ اهو لوڻ قديم سنڌوءَ جي ڇوڙ واري هڪ وسيع علائقي مان ملي ٿو. هن وقت تائين اهو وڪر سير گندا واري ڪاريءَ جي علائقي مان ملندو آهي، جيڪا گورا ۽ ڪوري ڦاٽ جي وچ تي آهي. اهو ماڳ ڪراچي کان هڪ سئو ميل ڏکڻ اوڀر طرف ٿيندو. هتان جون ڏيهي ٻيڙيون پنجاهہ ٽن کان وڌيڪ بار کڻي ڪونہ سگهنديون آهن ۽ وهڪري سان 30 ميل مٿي لوڻ جي کاڻين تائين پيون اينديون وينديون آهن، جيڪي وهڪري جي ٻنهي ڪنڌين سان واقع آهن. انهن ٻيڙين جو گمبٽ (ٻيڙين ٻيهڻ جو ٿاڪ) ان جاءِ کان اڌ ميل پري ٿيندو جتان جهازن ۾ سامان چاڙهيو ويندو آهي.

لوڻ کوٽڻ ۽ ٻيڙين تي کڻي ڪراچي پهچڻ جو في مڻ خرچ هڪ آنو آهي. اتان کان ڊوئي آٽي پاندن ۾ گڏ ڪبو آهي. ان کان پوءِ ضرورت وقت 15 روپيہ في سو مڻ جي حساب سان جهازن ۾ چاڙهيو ويندو آهي، جيڪو في ٽن چار روپيہ هڪ آنو ٿئي ٿو. هن کان پوءِ ٻيو خرچ پڪو ڪونہ لڳندو آهي. سيئي ٻانڊا جهازن بيهڻ واري جاءِ کان پنجاهہ گز پري ٿيندا آهن. معمولي ويڪر وارا جهاز عام طور تي ڏهن ڏينهن ۾ لڏجي سگهندا آهن. جيڪڏهن بمبئي ۾ ڏسبو تہ لوڻ انهيءَ ساڳئي نموني جهازن ۾ لڏيو ويندو آهي. دير رکو لوڻ توري ۾ ٿيندي آهي. هن کان علاوه لوڻ کاڻين ۽ جهازن ۾ سامان لڏڻ وارين جاين ۾ گهٽي وٽي بہ هوندي آهي.

اسان جي دوست اخبار جو خيال آهي تہ لوڻ ٻہ روپيہ في ٽن جي حساب سان بمبئي ۾ بہ تيار ٿي سگهي ٿو ۽ اتان جهازن ۾ لڏجي سگهجي ٿو. پر پوءِ بہ اهو ٽن روپين کان ڪنهن بہ حالت ۾ گهٽ هوندو." جيڪڏهن اسان کي ڪمپني اهڙو ڪو هڪڙو مثال ٻڌائي جنهن ۾ گهٽ ۾ گهٽ جنس جو لوڻ ٽي روپيہ في ٽن جي حساب سان

ڪلڪتي لاءِ لڏيو ويو آهي، ته واعدو ڪيا ڪريون ته لوڻ جو پريل جهاز مفت ۾ ڏيڻ لاءِ تيار آهيون.

اسان قبول ڪريون ٿا ته بمبئي ۾ لوڻ ٻه روپيه في ٽن جي حساب سان ورتو ويندو هوندو. پر اسان کي خبر آهي ته بمبئي وارو لوڻ آهي ڪهڙي جنس جو؟ منجهس پورو اڌ تي اڌ الائي ڇا مليل هوندو آهي. اسان اهو لوڻ پنهنجي اکئين ڏٺو آهي ۽ پنهنجي ذاتي تجربي جي بنياد تي ڳالهائي رهيا آهيون. سنڌ جو لوڻ خالص صاف هر ملاوت کان پاڪ جنهن جهڙو لوڻ بمبئي ڪٿي پيدا ٿي ڪري سگهي. جيڪڏهن بمبئي اهڙو لوڻ بنائي سگهي ٿي ته پڪ هئڻ گهرجي ته سنڌ جي هن قدرتي صاف لوڻ جي پيٽ ۾ ڪونه اچي سگهندو ۽ نه وري ان جو اڳهه هن بهتر قسم جي لوڻ جيترو ٿي سگهندو.

سنڌ جو لوڻ توڙي جو ڪلڪتي ۾ تمام گهٽو دير سان متعارف ٿيو آهي ۽ ماڻهو ان کان ٿورو واقف آهن، پر تنهن هوندي به اڳهه جي لحاظ کان بمبئي جي لوڻ کان تمام مٿي بيٺو آهي. اسان کي پورو ويساه آهي ته جڏهن لوڻ جي هن جنس کان ماڻهو واقف ٿي ويا ته ساري ڪلڪتي جي لوڻ مارڪيٽ ۾ هاڪ ۽ ڌاڪ ٻيهي ويندي ۽ جنهن اڳهه تي هاڻي وڪامي ٿو، تنهن کان به مهانگو ملندو. سنڌ جي هن قدرتي لوڻ جي خاص خوبي هيءَ آهي ته بمبئي جي نهيل لوڻ جي پيٽ ۾ پاڻيءَ ۾ جهٽ ڳري ويندو آهي. اسان هن بيان جي آخر ۾ هن ۽ انگريزي لوڻ تي تيل تجزيو روانو ڪري رهيا آهيون. انهيءَ مان اسان جي عزت ماب لوڻ جي ڪمپني کي هن موضوع تي وڌيڪ ڄاڻ ملندي. پر مهرباني ڪري اڳتي ايڏي وڏي هام نه هڻي ته دنيا اندر بمبئي جي لوڻ جهڙو ٻيو سهانگو لوڻ ڪونه آهي، جيڪو جهازن ۾ نهايت ٿوريءَ لاڳت سان لڏي ٻاهر موڪليو ويندو آهي. (١)

ڪراچي پنهنجي سهانگي هجڻ واري حق کي برقرار رکڻ واسطي پنهنجي دعوي تان هٿ کڻي ٿي، پر ڏسئون ته اهو وڌيڪ اهل ڪهڙو ماڳ آهي، جو هن کان به سهانگي هجڻ جي دعوي ڪري ٿو. پنجاب

جي لوڻ جي تجارت بہ اهم آهي، جنهن وسيلي پنجاب کي سرڪاري ساليانو ويهہ لک محصول ملندو آهي. هتان جو لوڻ تہ ڳتڻ جو ئي ڪو نہ آهي. پورو هڪ جابلو سلسلو لوڻ سان واسطو رکي ٿو، جيڪو سنڌوءَ ڪان هلي جهلم تائين اچي دنگ ڪري ٿو. هتي ڪاٽين تي حڪومت جي هڪ هٽي قائم آهي. هن لوڻ ۾ دوا واريون خاصيتون بہ آهن ۽ ساري ملڪ ۾ عام استعمال ڪيو ويندو آهي ان کان علاوه ٻاهر پڻ موڪليو وڃي ٿو. " سنيور ڊنڊ ۽ انگريز حڪمرانيءَ جي ڪن ٻين علائقن مان پڻ لوڻ ملي ٿو. امڪان آهي تہ انهن ماڳن تان ملندڙ لوڻ بہ اڳتي هلي پنجاب جي لوڻ سان بر آمد ۾ مقابلو ڪري. رپورٽ جي مصنف جو بيان آهي تہ موجوده دور ۾ جڪو جابلو لوڻ ملي ٿو، سو فقط هن جابلو سلسلي ...

داخل ٿئي، ان ڪري ملتان ويجهو ستلج جي ڪناري سان ممنوع علائقو قائم ڪيو ويو آهي. تنهنڪري ان لوڻ کي دهلي ڏانهن وڃڻ کان سواءِ ڪو ٻيو رستو ڪونہ آهي.

انگريز حڪومت جي قيام کان پهريان سک حڪومت جي هن لوڻ تي هڪ هٽي قائم هئي. هو پنهنجو محصول تہ اوڳاڙيندا هئا، پر بندوبست رکڻ ۾ بلڪل ڍرا هئا. هن لوڻ کان ڪين اٺن لکن کان مٿي محصول ڪونہ اڳڙندو هو. انهيءَ رقم مان فقط پنج لک سرڪار جي گهر پهچي ويندا هئا. سنہ 1849ع ۾ پنجاب انگريز حڪومت ۾ شامل ڪيو ويو. محسوس ڪيو ويو تہ لوڻ جي ساليانی طلب ڇهہ لک مڻ آهي. ٻہ روپيہ في مڻ قيمت جي حساب سان ساري لوڻ جي قيمت ٻارهن لک روپيہ يا 120,000 پائونڊ ٿئي ٿي. پر لوڻ جي اها گهرج هر سال وڌندي رهي، جيڪا 1854-55ع ۾ 1047028 مڻن تي اچي بيٺي. ان حساب سان سرڪاري محصول 2094056 روپيہ اڳڙيو جيڪو ڏري گهٽ ايڪيهہ لک روپيہ 210,000 پائونڊ ٿئي ٿو. اڳئين ال 1855-56ع دوران لوڻ جي پيداوار ۾ ٿوري ڪجهہ لاٿ آئي ۽ 96 يا 1/2 9 لک مڻ لوڻ ڪڍيو ويو. محصول بہ گهٽجي ...پيہ يا، 193000 پائونڊ اڳڙيو. اهو ان ڪري ٿيو جو ...شڪ رهي. ٻيو سبب اهو هو تہ واپارين تي اثر ويهي ...تيءَ ۾ ڪجهہ ڦير گهير ڪئي ويندي. لوڻ جي ...ڪانہ پهتي آهي. پر آباديءَ جي شرح وڌندي ...اوار جي وڌڻ جو بہ قوي امڪان آهي.

...ڪري ٿي آهي، جو هتان جا رهاڪو ...جي قيام کان پوءِ لوڻ جو ڪاپو ...ڏيو آهي ۽ علائقي ۾ امن ...گهٽ ڪئي وئي آهي ۽ ...ئي آهي. ماٺهن ۾ ...هن لوڻ جو

192

ڪافي انداز اوپر ۾ اتر طرف وڃي رهيو آهي. جموں ۽ ڪشمير ڏانهن به هيءَ لوڻ ويندو آهي. پر اولهه ۾ ڏڪڻ موڪلڻ جو ڪو امڪان ڪونه آهي. اطمينان جوڳي ڳالهه اها آهي ته جتي سک حڪومت کي رڳو پنج لک روپيه ملندا هئا، اتي انگريز سرڪار کي ويهه لک ملندا آهن، جنهن جو عام ماڻهوءَ تي ڪو بار ڪونه پوندو آهي. هن کان علاوه لاهور ۾ هن لوڻ جا 36 يا 40 پائونڊ هڪ روپيه ۾ ملندا هئا. هاڻي هڪ روپيه ۾ 32 يا 34 پائونڊ ملي ٿو ۽ مڻ جو اگهه ٻن کان ڇئن روپين جي وچ تي آهي. جيڪو 4 شلنگ 6 پينس ٿئي ٿو. واپاري مڻ تي چار آنا فائدو رکي ٿو، نه ته ڪيس حڪومت به روپيه في مڻ ڏيندي آهي. هن مان اهو ظاهر ٿئي ٿو ته اڳئينءَ حڪومت جي پيٽ ۾ جيڪو هاڻي فائدو ٿئي ٿو سو اگهه چاڙهڻ ڪري نه، پر وڏيڪ ڪاپي ڪري ٿيو آهي. اگهه تمام ٿورو آهي ۽ واپرائيندڙ سولائي سان خريد ڪري سگهي ٿو. هن ڳالهه مان به چٽيءَ ريت معلوم ٿئي ٿو ته هڪ غريب گهر مهيني ۾ اڌ سير يا هڪ پائونڊ لوڻ واپرائي ٿو، جنهن جي قيمت هندستاني پئسي موجب هڪ ٽڪو يعني اڌ آنو آهي. هڪ غريب ماڻهو هڪ مهيني اندر خوشيءَ سان ٽي روپيه يا 6 شلنگ ڪمائي سگهي ٿو. پر ڪي مزور ته ڏينهن ۾ گهڻو ڪجهه ڪمائي وٺندا آهن. سندن گهرجون ٿوريون آهن جيڪي سولائيءَ سان پوريون ٿي سگهنديون آهن. تنهنڪري اهڙو ماڻهو به ٽي پينس ڏئي پنهنجي گهر جي ضروري استعمال لاءِ اها شيءِ خريد ڪندو. ان جي بهترين ثابتي اها آهي ته لوڻ ڪاڏو وڃي ٿو. پنجاب ۾ لوڻ جو استعمال اڳ جي پيٽ ۾ هاڻي وڌيڪ آهي. هن جملي کي بهتر نموني هيئن چئي سگهجي ٿو ته پنجاب جو لوڻ هاڻي تمام گهڻو ڪتب آندو ويندو آهي. ان ڪري محصول به تمام گهڻو اڳڙندو آهي. اها به هڪ حقيقت آهي ته اڳئين کان هاڻي مهانگو به ڪونه آهي. ايڏو ته سهانگو آهي، جو غريب ۾ غريب ماڻهو به ان کي پاڻ تي بار ڪونه ٿو سمجهي. (۲)

برنس جي بيان جيان لوڻ جو ٻيو ذخيرو منڊي (Mundee) واري

جابلو علائقي ۾ بہ موجود آهي. پر اهو لوڻ هن جي مقابلي ۾ گهٽ گهٽ آهي. هي ساڳيو سياح اڳتي بيان ڪندي لکي ٿو تہ، ”جيڪڏهن مليل معلومات تي ويساه ڪجي تہ ساڳيءَ جوءِ ۾ ڪوئلو بہ مليو آهي ۽ لوهہ جون ڪاڻيون پڻ موجود آهن.“

ڪچي لوهہ کي ڪاڻين ۾ ٻاهر آڻي جانداهن ۾ پيهي سنهون ڪري رجائي ان مان تلوارون، پليتي دار بندوقون ٺاهيون ويندي يون آهن. لاهور جا ٺهيل جنگي هٿيار ساري هندستان ۾ مشهور آهن. هتي قيمتي ڌاتو تمام ٿورا ملندا آهن. پر چناب درياه جي لٽ مان سون ليندوآهي. ان جو سبب اهو آهي تہ اهو وهڪرو گهڻن جبلن مان ور وڪڙ ڪري وهندو هيٺ ايندو آهي. لوڻ واري جابلو ۽ ٻين مٿانهن علائقن مان المونيم ۽ گندرف بہ ملندو آهي. ميداني علائقن مان وري شورو ملي ٿو. شورو گندرف ۽ سنو ڪوئلو گڏائي بارود جوڙيو ويندو آهي. (٣)

هندستان جي هڪ اخبار جي رپورٽ آهي تہ وزيرآباد کان شاه پور تائين لوڻ ۽ ڪوئلي جون ڪاڻيون آهن، جيڪي ستر کان اسي ميلن ۾ پکڙيل آهن. پنجاب جو لوڻ تمام گهڻو مشهور آهي. هتان جا ماڻهو هن جي ٻيٽ ۾ ڪو ٻيو لوڻ ڪتب ڪونہ آڻيدا آهن. ان لوڻ جو اگهہ نهايت سستو آهي. جيڪڏهن اهو لوڻ ڪلڪتي ڪٽي وڃجي ۽ ڪلڪتي واري لوڻ جي اگهہ کان ٻيڻ تي ڪپائجي تہ ڪلڪتي وارو لوڻ ڪير جيڪر وٺي بہ ڪونہ. هندستان ۾ هن لوڻ کي ايڏو اهم ڇوٿو سمجهيو وڃي؟ ڇاڪاڻ تہ هڪ تہ اهو صاف ۽ خالص آهي، ٻيو تہ ان ۾ مئگنيشيم ۽ لوهہ جي آڪسائيڊ جا جزا بہ موجود آهن. اها هڪ حقيقت آهي تہ اهي جزا لوڻ سان واسطو ڪونہ ٿا رکن ۽ هنن جي موجودگيءَ ڪري لوڻ خالص ۽ صاف ڪونہ ٿو رهي. پر اُهي طاقتور جزا ضرور آهن ۽ اهي سندس اضافي خاصيتون آهن.

هن لوڻ کي ڪاڻين منجهان وڏن دوڳن جي صورت ۾ کوٽي ٻاهر ڪڍيو ويندو آهي. ۽ انن جي قافلن وسيلي ملڪ جي ڪنڊ ڪڙڇ ۾ پهچايو ويندو آهي. نہ رڳو هن ملڪ ۾ پر هندوڪش جبل کان پار

وارن علائقن تائين رسي ويندو آهي. هن کي صاف ڪونہ ڪيو ويندو آهي ۽ نہ وري ان کي صاف ڪرڻ جي ضرورت ٿي آهي. ڪوٽي ڪڍيل وڏن دوڳن کي ڏوئي صاف ڪري سڪائي پيهين سنهون ڪيو ويندو آهي. انهي کان پوءِ اهو لوڻ برف جهڙو سفيد پيو ڏسبو آهي. مان پوري ويساهہ سان چئي سگهان ٿو تہ هن تجارتي وکر جي آمدرفت لاءِ پڻ ريل جي ضرورت آهي ۽ هن مان حڪومت کي تمام گهڻو منافعو ملندو.

باب سورهون

هندستان ۽ آسٽريليا ۾ انگريزي بينڪي نظام ۽ ٻنهي وچم هڪ پيٽوار ڇنڊ ڇاڻ.

همالیہ ۽ ان جي اندرئين پاسي وارا علائقا. يورپي ماڻهن جي قريءَ سان لاڳاپيل نسل. اوپر هندستان جا ماڻهو. اتان جي پيداوار ۽ اهليت. ڇانهن جي پوکي. آسٽريليا ڏانهن انگريزن جي لڏ پلاڻ. ان جا نقصان ۽ فائدا. هندستان لڏپلاڻ ان جا نقصان ۽ فائدا. سملا. ڪانگڙا. هندستان ۽ ٻين بينڪن ڏانهن لڏ پلاڻ ۽ انهن ۾ ڀيٽ. هندستان ۾ موجود انگريزي فوجي ڪالونيون. (١)

هن کان اڳين بابن ۾ سنڌوءَ ۽ ان جي پرتي ڪندڙ مختلف شاخن سان هلندڙ آمدرفت وسيلي ٿيندڙ واپار ۽ سياست کي مثال ڏئي سمجهائڻ جي ڪوشش ڪئي وئي آهي. ڪٿي وري انهن علائقن جي آدمشماري ۽ پيداوار سان لاڳاپيل احوال بہ اوريا ويا آهن. هاڻي اچو تہ هن ڪتاب جي پڇاڙي ۾ انگريز بينڪي نظام جي نازڪ موضوع تي بہ ٻول ٻوليون ۽ هماليہ ماٿري جي لاهوندن آباد علائقن لاءِ بہ ٻہ چار ڳالهيون ڪريون، جيڪي پنجاب ۽ مٿئين هندستان جي اتر پار سان واسطو رکن ٿيون.

انگريزن اٽڪل هڪ سو سال کان وني پنهنجي فوج جي مدد سان هندستان جي والار ڪئي آهي ۽ مٿس پنهنجي حڪومت قائم ڪري ورتي آهي. پر هتي عام ماڻهن جيان ڌرتي تي قبضو ڪري پڪا پيهون اڏي والار ڪانہ ڪئي آهي. اها ڪا گهڻي وقت جي ڳالهہ ڪانہ آهي جو يورپي ماڻهن کي هندستان ۾ گهر ڪري ويهڻ جي موڪل ڏني ڪانہ

هوندي هئي. اسان ڏيل ڏپ ۽ تلوار جي زور سان هندستان فتح ڪيو. ۽ تلوار جي زور سان حڪومت ڪري رهيا آهيون. فوجي هٿن سان ڪاروبار سنڀالي رهيا آهيون. هن وقت هن ملڪ ڪي فوج وسيلي فتح ڪيل علائقو سمجهيو آهي ۽ ملڪ جي ڪنڊ ڪڙڇ ۾ فوجي ڇانوڻيون قائم ڪري ورتيون آهن. هاڻي هڪ نهايت سهڻي دور جي لاءِ باک ڦٽي رهي آهي. اڳين ۽ بغاوت اسان ڪي پنهنجن فرضن نڀائڻ مهل شيهن جيان گجگوڙ ڪري اٿڻ لاءِ مجبور ڪيو هو. پر اهو اسان گهڻو دير سان ڪيو هو ۽ اهڙا فرائض اسان جزوي طور ۽ بي دلي ۽ سان ادا ڪيا هئا.

تيليگراف ۽ ريل جي تعمير ٿيڻ کان پوءِ هندستان کان ٻاهران حملي ڪندڙ دشمن نراس ٿي ويندو ۽ بغاوتون جيڪي گهڻو وقت هلنديون هيون ۽ جن کي ناڪام ڪرڻ ۾ گهڻو وقت لڳي ويندو هو، تن کي اک ڇنڀ ۾ نهوڙي ناس ڪري سگهبو. پر اها طاقت جيڪا علم ۽ سگهه جي سرواڻ هوندي، سا اڳتي نڪري نروار ٿي بيهندي. انهن کي وڌڻ ويجهڻ جا نه رڳو موقعا ملندا، پر ڪين ضروري تحفظ به ڏنو ويندو. هن سان گڏ ڪين تجارت ۽ عام ماڻهوءَ جي ڀلائي واسطي ڪم ڪرڻ لاءِ سڌي امداد پڻ ڏني ويندي. (٢)

مون کي پنهنجي هن ويساهه ڪري اطمينان ٿئي ٿو ته هندستان ۾ جڏهن رابطي جو نظام مڪمل ٿي ويو ته مانچيسٽر ۾ ماڳن جا وڏا صنعتڪار پنهنجا ڀلاوٽا انهيءَ مقصد سان هندستان موڪليندا ته جيئن هو ڪجهو مال جهڙوڪ: ڪپهه يا ڪي ٻيون اهڙيون شيون پيداوار وارن علائقن مان اڇي سڌي نموني ٿڌي تان خريد ڪن. نه ته هاڻي اهي انهن بندرن تان اڇي خريد ڪندا آهن، جتان مال خريد ڪري جهازن ۾ چاڙهيو ويندو آهي. اهو تجارتي طريقو لاڳت وارو، ڍرو ۽ مال بدلي مال ڏيڻ وارو هوندو آهي. اهي انگريزي ڀلاوٽا وڏيڪ چالاڪ ۽ هوشيار هوندا آهن، جيڪي هر قسم جي آبهوا وارن علائقن ۾ اندر وڃي هر قسم جي گهربل ڪچي مال جي جنس وڃي اصلي جڳهه تان واپاريندا. هندستان انسانن جي گهاٽي آباديءَ وارو علائقو آهي. اسان جا ٻيا

بينـڪي عـلائقـا ڇڏي آبادي وارا خطا آهن. هتي پورهيت طبـقـو گـهڻـو ۽ پورهيـو سـسـتـو آهي. هتي هڪ سگهـاري مـاڻهـوءَ جي ڏهاڙي ٽي پينس آهي. ائين بہ سمجهيو ويندو آهي تہ ٻين ملڪن جا اهڙا ٽي پورهيت هڪ ڏينهن ۾ هندستان جي هڪ پورهيت جيترو في ڏهاڙي ڪم مس ڪري سگهندا. هندستان کي ٿلهي متاري انگريز هاري جي ضرورت ڪانہ آهي. هتي فـقـط موڙي، سـيڙهپ ۽ انگريزي ڏاهپ جي لوڙ آهي، جيـڪـو لکن مـاڻهن جي واندن هٿن کي ڪم ۾ جنبـائـي سگهي ۽ ملڪ جي وسـيع آمـدنـي جي ذريعن کي کولي ڪتب آڻي. هتـان جي ڌرتي مـعـدنـي خزانن سان ڀري پئي آهي. ٻنيون بہ اهڙيون ڀليون آهن، جو ٻنا ڪنهن پورهئي جي سال ۾ ٽي فصل پيدا ڪن ٿيون.

هندسـتـان جي يورپي بينـڪـي راڄ تي انگلنڊ جي پارليـامـينٽ ۽ ٻين جاين تي گـهڻـائي بحث ٿي چڪـا آهن. هن اهم مـوضـوع تي جاچ پرک واسطي هائوس آف ڪامنس طرفـان هڪ ڪـميـٽي نـاهي وئي آهي ۽ اها هڪ اهم ڳالهہ آهي. پر سڀ کان وڌيڪ ڏيان هندستان جي حڪومت جي تبـديلين ڏانـهن ڏنو پيـو وڃي. هن ڪـان عـلاوه هندسـتـان جي بهتـر مسـتـقـبل تي ويچارڻ بہ نهـايت ضـروري آهي. ائين نہ هئڻ ڪـپي جو هن ملڪ جي هرشيءِ کي وساري رڳو انتظاميہ کي اهميت ڏني وڃي، ان لاءِ هڪ ٻئي قسم جي مهم شروع ڪرڻ کپي، جيڪا انگلنڊ جي تاج جي هڪ فتح ٿيل ملڪ ۾ ڪو اثر پيدا ڪري ۽ اها سٺي حـڪومت نتيجي طور سامهون اچي. ان جو مطلب اهو ٿيندو تہ هندستان برطانيہ جي مهم جوئي واسطي کليل هئڻ کپي ۽ انگريزن کي هندستان کي آباد ڪرڻ لاءِ همت ۽ دليريءَ کان ڪم وٺڻ کپي. انـگريزن هندستان فتح ڪيو آهي. مـٿس سندن راڄ قـائم آهي. پوءِ سـنـو آهي يا اڻـنـو. هتي برطانيـہ وارن تجارت جي صحيح معنيٰ ۾ شروعات ڪانہ ڪئي آهي. هتي اسان اجا اهي ڳالهـيـون شروع ڪـونہ ڪيـون آهن، جيـڪـي بينـڪـي ملڪن ۾ شروع ڪيون وينديون آهن. اسان اجا تائين برطانيہ جي ڪنهن ماڻهو کي آڻي هتي آباد ڪـونہ ڪيو آهي. پر برطانيہ جي مـاڻهوءَ کي هندسـتـان ۾ آباد

ڪرڻ جي معاملي تي گهڻو بحث ڇڙي پيو آهي. ڪن ماڻهن جو خيال آهي تہ انگريزن کي هندستان ۾ آباد ڪرڻ اصول جي خلاف آهي، تنهن ڪري هتي يورپ جا گهڻا ماڻهو آڻي آباد ڪرڻ ممڪن نہ رهيو آهي. ان جو خاص سبب هتان جي آب و هوا ۽ هتان جون حالتون آهن. پر هتي بينڪي نظام جو اهڙو طريقہ ڪار هئڻ کپي، جو يورپ جي وڏي آبادي ۽ جو هتي رهڻ ممڪن ٿي پوي. هن مان اهو مطلب ونڻ نہ کپي تہ هندستان جي آمدنيءَ وارن وسيلن کي سڌارڻ واسطي يورپي مزدور هتي آندا وڃن. پر آمدنيءَ جي هنن وسيلن کي ترقي ڏيارڻ لاءِ يورپي بلڪ ان کان وڌيڪ انگريزي سوچ فڪر جي ضرورت آهي. پنهنجي ڄاڻ ۽ ڏاهپ سان هتان جي هاريءَ کي اهو سيکارڻو آهي تہ زمين مان وڌ ۾ وڌ پيداوار ڪهڙي طريقي سانَ حاصل ڪري سگهجي ٿي. هندستان ۾ زمين جي زرخيزي ۽ ايراضي جي لحاظ سان اپت کي وڌائڻ واسطي يورپ جي سائنس ۽ ڏاهپ جي لوڙ آهي. هندستان کي هلائڻ لاءِ يوربي انتظاميہ رکي وڃي. جج مئجسٽريٽ، ريزيڊنٽ فوجي سڀ اهي هئڻ کپن. انتظاميہ ۾ عام انگريز سان گڏ چار پنج اهڙا ماڻهو مقرر ڪيا وڃن، جيڪي انگريزي سرمائيدارن جي نمائندگي ڪندا هجن ان سان گڏ اهي زرعي سائنسدانن يا تجارتي نمائندن جي روپ ۾ هئڻ کپن. هڪ مشورو اهو بہ آهي تہ انگلنڊ جي نوجوانن کي سکيا ڏئي فوجي ۽ غير فوجي خدمتن لاءِ هندستان موڪليو وڃي. اهي ماڻهو نئين ٿهيءَ سان واسطو رکندڙ ضرور هجن، انهيءَ لاءِ تہ جيئن هندستان جي آبهواءِ کين يانءِ پئجي وڃي. جيڪڏهن انهن نوجوانن جي اهليت تي وڌيڪ ڌيان ڏنو ويو تہ هن قسم جي بينڪي نظام ۾ هرو ڀرو گهٽائي جي ضرورت ڪانہ پوندي. ويسٽ انڊيز وارن علائقن ۾ بہ ائين ڪيو ويو هو جو آفريڪي مزورن جي نظرداريءَ لاءِ ڪي ٿورا يورپي ماڻهو مقرر ڪيا ويا هئا، جن اتي پنهنجون بينڪون قائم ڪري ورتيون ۽ وقت جي نهايت طاقتور قبيلن جي ماڻهن سان مقابلا ڪيا. تنهن ڪري اها ڪا غلط ڳالهہ ڪانہ ٿيندي، جو پنهنجي ڏاهپ ڏانوَ ۽ سرڪار جي هدايتن سان

هندستان ۾ انگريزن کي آباد ڪيو ويجي. اها هڪ نئين دور جي شروعات ٿيندي. هندستان ۾ يورپي آباد ڪاريءَ ڪري هندستان جي رهاڪن جي حالت هوريان هوريان سڌري ويندي. زمين جي مالڪاڻي بابت رائج قانونن کي بحال رکيو وڃي. ان ملڪ ۾ انگريزي سياسي سگهه کي اخلاق ۽ تجارت سان وڌيڪ مستحڪم ڪيو وڃي ۽ اهوئي طريقو وڌيڪ سگهارو ۽ اثر پذير آهي. انهيءَ نموني سان اتان جا ماڻهو انگريز شهنشاهت جا وفادار رهي سگهندا نه ته لکن جي تعداد ۾ انگريز فوج ڪين وفادار رهڻ تي مجبور ڪري ڪانه سگهندي. وڏ ۾ وڏ ڏاهي حڪومت اها هوندي آهي جنهن کي ماڻهن تي راج ڪرڻ جو ڍنگ اچي.

هندستان جا ميداني علائقا يورپي ماڻهن کي آباد ڪرڻ لائق ڪونه آهن. پر اهي هتي پهچي پورهتين کان ڪم وٺي سگهندا. مگر نير، ڪافي ۽ ڪپهه جي پوکيءَ جي نقطہ نظر کان هتي زميندارن ان کان سواءِ صنعتڪارن، ڪلرڪن، فنڪارن، ٺيڪدارن ۽ واپارين جي به گهٽي گهرج آهي تنهن ڪري اهڙن ماڻهن کي هن ملڪ ۾ آباد ڪرڻ لاءِ همٿايو وڃي.

هماليه ۽ هماليه جا اندروني علائقا اهڙا آهن، جتي يورپ جا ماڻهو رهي زمين آباد ڪري سگهن ٿا. اهي خطا آسٽريليا جي ڀيٽ ۾ وڌيڪ خوشگوار ۽ ٿڌا آهن. يورپي جيڪڏهن چاهن ته هتي کلي هوا ۾ به ڪم ڪري سگهن ٿا. انهيءَ جي ثابتيءَ لاءِ فقط هي بيان ئي گهڻو آهي ته هڪ هِلِ اسٽيشن تي وڌيڪ مضبوط گهر يورپي فوجي ماڻهن تعمير ڪيو آهي جنهن ۾ ڪنهن به هندستاني هٿ ڪونه ونڊايو.

يورپي مائٽن جا ٻار جيڪي انهن جابلو علائقن ۾ ڄاوا ۽ نپنا آهن، تن جو وڌي ٿيڻ کان پوءِ رنگ ڪونه مٽيو آهي. هن ڳالهه جي وڏي ثابتي اها آهي ته ڪيترا نوجوان مرد ۽ عورتون انهن علائقن ۾ اڄ سوڌو رهندا اچن جيڪي هينئر ڏسي سگهجن ٿا.

ايسٽ انڊيز وارن جا منهن مهاندا به ڪونه ٿا بگڙجن، پر هنن

علائقن ۾ رهڻ ڪري اهي وڏيڪ سهڻا ٿيو پون. انهن مان جيڪي ماڻهو لکپڙهہ جي ڪم ڪار سان واڳيل ڪونہ آهن، تن جي ڳلن ڳٽن جو رنگ جهٽ پٽ ڪُلي پوي ٿو.

آسٽريليا ۾ ڪوبہ جهاز راني لائق درياهہ ڪونہ آهي. رڳو مري (Murray) نالي هڪ وهڪرو آهي، جيڪو پڻ ننڍو آهي. ٻيا بہ ڪي نديا وڏا واهڙ آهن. زمين کي آباد ڪرڻ واسطي پاڻي تمام ٿورو آهي. آبهواء خشڪ. ساري کنڊ ۾ کائڻ لائق ڪو ميوو ئي ڪونہ ٿو ٿئي ۽ نہ وري ڪو اهڙو اناج ٿئي ٿو. هتان جو عمارتي ڪاٺ بہ ايڏو ڳورو آهي جو پاڻيءَ تي ترڻ بدران وڃيو تر وٺي. ڏکڻ جا اوزار بہ ڪن پل ۾ مُڏا ٿيو وڃن.

هماليہ جي ڪانگڙا واري ماٿري وڏيڪ سائي، سکي ۽ ستابي آهي. اتي اسان کي اهو ڏسي اچرج ٿيندو تہ انهيءَ علائقي ۾ وچولي ۽ نهايت گرم موسم واري پيداوار آهي. گلاب جي گل جي ول بانس جي وڻن مٿان چڙهيل ڏسبي. ڪيلن جي پاڙن ڀرسان گل لالا ۽ گل بنفشہ جا ٻوٽا پيا نظر ايندا. هماليہ جي اندروني علائقن ۾ ٻين جا اجهاڳ ٻيلا ڏسڻ ۾ ايندا. سائيون ڀاڄيون ۽ ميوا بہ اهي ڏسبا، جيڪي عام طور تي يورپ ۾ نظر ايندا آهن. ڪناور انگور جي پاٿرتو چاول ولين جا ويڙها نظر ايندا. سندن انگور ايڏا تہ مٺا ۽ ساوا سواد وارا آهن جو دنيا ۾ انهن جو ڪو مثال ئي ڪونہ آهي. آبشار تہ هر جاءِ نظر ايندا. هن علائقي ۾ ان جي واپار کي ڪيتري بہ حد تائين وڏائي سگهجي ٿو. جتي پاڻيءَ جا بہ وهڪرا ملندا آهن، اتان لٺ منجهان سون جا ذرا لبندا آهن. اهو عام سون کان وڏيڪ مهانگو هوندو آهي. ان جابلو علائقي ۾ لوهہ ۽ ڪوئلو بہ موجود آهي. انهن ٻنهي مان اڳين شيءِ تہ تمام گهٽي نظر ايندي. حڪومت جي صلاح سان اتي يورپي ماڻهن جي آباد ڪاري شروع ڪئي وئي آهي ۽ هنن جابلو علائقن ۾ چانهہ جي پوک شروع ڪئي وئي آهي.

هماليہ جبل جي هنن علائقن ۾ اهڙو ڪو جبل ملندو ئي ڪونہ

جنهن جي اوچائي ٽن هزارن کان ڇهن هزارن فوٽن تائين نہ هجي ۽ اها اوچائي چانهہ جي کيتيءَ لاءِ مناسب آهي. اهي ڏينهن ڏور نہ آهن، جڏهن هندستان دنيا کي چانهہ برآمد ڪندو.

ديره کان وٺي ڪشمير تائين اهڙا ڪيترائي علائقا نظر ايندا، جتي چانهہ جي کيتي ڪري سگهجي ٿي. سملا ۽ ڪسو ولي اونهاري ۾ ماڻهن سان ڀرجي ويندا آهن، تنهن ڪري هن وکر جي ڪاپي جو اهم مرڪز ٿي سگهي ٿو. هن جوءِ ۾ جيڪا اوپڙ ڏسبي سا بہ چانهہ جي ٻوٽي سان مشابهت رکي ٿي. منهنجي خيال ۾ اتان جي آبهوا بہ خوشگوار آهي.

هن ڳالهہ ۾ جيڪا اوڻائي نظر اچي ٿي، سا آهي چانهہ جي اپت ۾ موڙي جي سيڙهپ ۾ ڪوٽ. تنهن ڪري چئي سگهجي ٿو تہ پهرين پنجن سالن ۾ ڪنهن منافعي جي اميد ڪانہ آهي ۽ ان عرصي دوران چانهہ جو ٻوٽو مس جوان ٿي پيداوار ڏيڻ لڳندو. جن ماڻهن وٽ آمدنيءَ جا ڪي ٻيا وسيلا آهن، سي ٻلي پنهنجي ليکي منافعي لاءِ هٿ پير هڻن. هنن خوبصورت ۽ پهراڙي جي ثقافت سان شاهوڪار علائقن ۾ جيڪڏهن انگريز وڃي پنهنجو ڪو ڏنڌو ڌاڙي شروع ڪندا تہ اتان جي ڀلين ٻنين جي وسيع ايراضيءَ جا سنت ئي مالڪ بنجي ويندا. جيڪي سڌريل آبپاشي نظام ڪتب آڻي کيتيءَ جا ترقي يافتہ طريقا متعارف ڪرائيندا ۽ گهڻو منافعو ڪمائيندا. هتان جي حڪومت اهڙن يورپي گهراڻن جي تمام گهڻي مدد ڪندي، جيڪي هتي جاٽايل جابلو علائقن ۾ آباد ٿيڻ گهرندا. هن ڏس ۾ پنجاب جي حڪومت اڳيئي ڪوشش ڪري چڪي آهي ۽ ڪانگڙا واري علائقي ۾ ڪيترن يورپي گهراڻن کي وڃي آباد ڪيو اٿس، جتي ٻين، سروَ ۽ سفيدي جا اجهاڳ ٻيلا موجود آهن.

اهڙي ريت سنہ 1855ع دوران المورا (Almora) جي ماڳ وٽ چانهہ کي ڪاٺ جي وڏين صندوقن ۾ بند ڪيو ويو. جن جو تعداد

908 هو ۽ منجهن 9612 پائونڊ 6 آئونس چانهہ پيل هئي. انهن مان 537 مندوقن جيتري چانهہ يورپين ۽ باقي هتان جي ڏيهي ماڻهن خريد ڪئي هئي. ان چانهہ جا 103 اهڙا ڪوڪا پنجاب ۾ رهندڙ ريزيڊنٽن خريد ڪيا هئا، جيڪي هميشہ چانهن جي نئين جنس جا شوقين هئا. 96 صندوقون اتر- اولهہ وارن علائقن ڏانهن موڪليون ويون ۽ 16 نينتال ڏانهن باقي 322 صندوقون المورا ۾ موجود رهيون، جيڪي هتي ايندڙ سياحن ۽ مسافرن لاءِ رکيون ويون هيون. انهي ۾ سبز چانهن جا ٽي قسم جهڙوڪ: گن پائوڊر، ينگ هائيسن ۽ هائسنسڪن ۽ ڪاري چانهن جا ٽي قسم جهڙوڪ: سائوچونگ، پائوچونگ ۽ بوهيا بہ موجود هئا جيڪي پائونڊ جي حساب سان المورا ۾ ئي وڪامي ويا.

چانهہ	مهانگو اگهہ	سستو اگهہ	وچولو اگهہ
گن پائونڊر	4-12-0 روپيہ	4-8-0 روپيہ	4-8-2 روپيہ
ينگ هائسن	4-8-0 روپيہ	1-8-0 روپيہ	2-14-5 روپيہ
هائسن اسڪن	0-7-0 روپيہ	0-5-0 روپيہ	0-8-20 روپيہ
سائو چنگ	0-2-15 روپيہ	0-1-1 روپيہ	2-9-11 روپيہ
پائو چونگ	0-1-11 روپيہ	0-14-0 روپيہ	1-2-10 روپيہ
بوهيا	- - - - - -	0-9-0	0-7-0

اهڙيءَ ريت ديره ۾ چانهہ جا 308 ڪوڪا وڪاڻا جن ۾ 3588 پائونڊ 8 آئونس چانهن پيل هئي. انهن مان 290 ڪوڪا يورپين خريد ڪيا، باقي 18 هتان جي ڏيهي ماڻهن ورتا. ڪاري چانهہ جي جنس سائو چونگ ۽ پائو چونگ مهانگائي ڪري ڪنهن بہ ڪانہ ورتي. سندن اگهہ هن ريت هئا.

نالو	مهانگي	سهانگي	وچولي
سائو چونگ	5-4-0 روپيہ	2-4-0 روپيہ	2-8-11 روپيہ
پائوچنگ	2-12-0 روپيہ	1-5-0 روپيہ	1-10-2 روپيہ

سيئي سستيون يا وچين درجي واريون جنسون ڏيهي ماڻهو خريد ڪري ويا، جنهن مان پتو پوي ٿو تہ چانهہ جي سستيءَ جنس جي تمام گهڻي کپت آهي. وڏيڪ سٺيءَ جنس جي چانهہ ڏيهي ماڻهن واسطي تمام گهڻي مهانگي آهي ۽ان کي "فئنسي" نالي سڏيو ويندو آهي. سندن اهڙي خيال جو آخر ڪوتہ نتيجو نڪرندو.

ڪانگڙا ۾ پيدا ٿيندڙ چانهہ واري جنس جنوري 1856 ۾ هوشيارپور ۾ کپائي وئي.

پنجاب انتظاميہ جي سنہ 1855 جي تيار ڪيل رپورٽ مان ڪانگڙا جي جابلو علائقي ۾ پوکيل چانهہ بابت ڪجهہ معلومات هيٺ ڏجي ٿي.

ڪانگڙا جي جابلو علائقي ۾، سرڪار جي سرپرستي ۾ ڊاڪٽر جيمسن جي نظرداري هيٺ چانهہ نهايت ڪاميابيءَ سان پوکجي رهي آهي. هيءَ جاءِ اوچيءَ جنس سان واسطو رکي ٿي ۽ مهانگي وڪرو ڪئي ويندي آهي. ٻن سالن جا سندس وڪري جا تفصيل هيٺ ڏجن ٿا.

سال	پائونڊ	قيمت
1854-55	1628	3140-10-8 روپيہ
1855-56	5077	6854-3-10 روپيہ
في پائونڊ سراسري قيمت		1-5-7-0 روپيہ
خرچ		8502-0 روپيہ

ڪانگڙا واري جابلو علائقي ۾ زمين تمام گهڻي آهي. هتان جي هارين کي چانهہ جي کيتيءَ لاءِ همٿائڻ جا جتن ڪيا پيا وڃن. (٣)

هيءَ ستر سال اڳ جي ڳالهہ آهي، جڏهن پهريان آبادڪار سڊنيءَ جي ساموڊي ڪناري اچي لٿا هئا ۽ جئڻ لاءِ گهڻو ڪجهہ جاکوڙيو هئائون. ٻين ڏچن کان سواءِ ڪين وڏ ۾ وڏ بک ۾ سڙي پاہ ٿيڻ جو اڌڪو هو. هڪ جهونڙو، هڪ اوپري ماڻهوءَ کي ٻالجتيءَ جون ڳالهيون ٻڌائي رهيو هو تہ ڪيئن هنن سڊنيءَ جي رهاڪن کي ڏهاڙيءَ تي رکيو

هو. هو ساري ڏينهن جي پورهئي بدلي ڪائڻ لاءِ بسڪوٽ وٺندا هئا ۽ چانديءَ عيوض چانهه وٺندا هئا. ساهميءَ جي هڪ پڙ ۾ چانهه ۽ ٻئي ۾ چاندي وڌي ويندي هئي ۽ هڪ جيتري توري ڪين ڏني ويندي هئي.

پوءَ ڪيئن هوريان هوريان انگريزن جي دلپسند ڪالوني بنجي وئي. هاڻي هن ڪنڊ مان ايتري اَن ٻاهر ويندي آهي، جيتري ساري دنيا برآمد ڪانه ڪري سگهندي آهي. هتي هاڻي انگورن جا وسيع باغ آهن. ووئڻ به بي حساب ايراضيءَ ۾ پوکيا ويندا آهن. هتي رهندڙ يورپي آبادڪارن جا گهر ۽ ٿانو شيشي جا آهن. اوني ڪپڙي جون صنعتون قائم آهن. هندستان جي اهڙن علائقن ۾ يورپ جي ماڻهن ڪي سولائيءَ سان آباد ڪري سگهجي ٿو، جتي هاڻي ڪنهن سياح کي يورپي ثقافت ڪڏهن اڙي اڏي ڏسڻ ۾ ايندي آهي.

هندستان ۾ انگريزن جي آباد ڪاري ان ڪري ڪانه ٿي سگهي آهي جو آسٽريليا ۾ انگريزن جي آباد ڪاري کي سرڪار تمام گهڻو همٿايو هو ۽ گهڻي مدد ڪئي هئي. پر هندستان ۾ انگريزن کي آباد ڪرڻ ڪان حڪومت ڏجي پئي ۽ هن وقت تائين اهڙن خيالن جي حوصله شڪني ڪندي آئي آهي.

سنه 1830ع ڌاران آسٽريليا ۾ هيءَ حالت هوندي هئي جو جيڪو انگريز لڏي پلاڻي هتي پهچندو هو ته هُو حڪومت کي پڌائيندو هو ته هن پاڻ سان 500 پائونڊ رقم آندي آهي ته حڪومت کيس 640 ايڪڙ هميشه لاءِ مفت ۾ ڏئي ڇڏيندي هئي. ٿوري وقت گذرڻ ڪان پوءِ جڏهن ڏٺو ويندو هو ته هن زمين مان جهنگ جهاڙي وڍي، رهڻ لاءِ عمارت اڏي ان جي چوڌاري عالم پناهه طور پيهر ڏنو آهي، جنهن جي قيمت 500 پائونڊن جيتري آهي ته کيس وري به ايتري زمين ڏني ويندي هئي. جيڪڏهن وٽس 1000 پائونڊ رقم هوندي ته کيس ٻيڻ تي زمين ڏني ٿي وئي ۽ اهڙو سلسلو هلندو رهيو. ان ڪان سواءِ انهن کي اها به سهوليت مليل هئي، جو اتان جي اصلي رهاڪن کي غلام بنائي بنان ڪنهن معاوضي زوريءَ ڪم ڪرائيندا هئا ۽ ڪائڻ پيئڻ لاءِ ڪين

ٿورو ڪجهه ڏنو ويندو هو. ڪين پيون اهڙيون ڪيئي سهوليتون مليل هيون. پينشن لٽل ڪيترا فوجي آٽي هتي مئجسٽريٽ بنايا ويا هئا. جن کي 100 پائونڊن کان 300 پائونڊن تائين سالياني پگهار ملندي هئي.

ان جي ڀيٽ ۾ هندستان اندر، ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ جي پرواني کان سواءِ ڪوبہ انگريز هتي رهي ڪونہ سگهندو هو. پوءِ بہ حڪومت جي مرضي هوندي هئي تہ اهو پروانو ڪهڙي بہ وقت رد ڪري ۽ ان ماڻهوءَ کي هندستان مان ٻاهر وڃڻ جو حڪم ڏئي سگهي ٿي. منهنجي ڄاڻ موجب اڃا بہ اهڙ قانون نافذ آهي. پر اسان جي هاڻوڪن فتح ڪيل علائقن جهڙوڪ: پنجاب، ناگپور ائوڌ ۽ برما ۾ ان قانون کي ڪا حيثيت ڪانہ آهي.

مٿي ڄاڻايل وسيع ۽ مفتوح علائقن سان اسان جي ڄاڻ هاڻي تازو ٿي آهي، جيڪي يورپي ماڻهن جي رهڻ لاءِ وڌيڪ مناسب آهن. بريلي، مرشد آباد ۽ شاهجهانپور جي ويجهو ۽ نينيتال پرسان هڪ خوبصورت ڍنڍ آهي، جيڪا پندرهن سال اڳ نائيجر جيان هتان جي ماڻهن واسطي هڪ ڳجهارت بڻيل هئي.

هندستان جو اهڙو ڪو بہ حصو ڪونہ آهي، جيڪو انگريزن جي ناهيل ڪالوني سملا جهڙو هجي. هي ماڳ هماليہ سلسلي جي اٺ هزار فوٽ اوچي جبل تي واقع آهي. مٿي چڙهي نهارڻ سان ستلج ۽ جمنا جا ميداني علائقا آڏو پيا نظر ايندا.

سملا ڏانهن ويندي جڏهن جبل جي پهرين چوٽيءَ تي چڙهنداسون تہ اسان جي چوڌاري اهي خوبصورت گل ۽ ٻوٽا ڏسڻ ۾ ايندا، جيڪي پنهنجي ملڪ انگلنڊ ۾ نظر ايندا آهن. ڪسو ولي واري جابلو علائقي ۾ سرؤ جا وڻ قطارون ڪيون بيٺا هوندا، سي سڀاڻو کان پوءِ نظر ڪونہ ايندا. هتان کان خشڪ جبل شروع ٿي وڃي ٿو. ڪٿي ڪٿي ڪو گاهہ جو ٿٻو نظر ايندو نہ تہ ٿيو خير. جڏهن سملا ويجهو پهچنداسون تہ وري رونقون ۽ رنگينيون شروع ٿي وينديون. سارو علائقو ڪسوولي جيان سائو وڻندڙ پيو لڳندو. جيئن سملا جي ويجهو

پهچبو تہ ڏيک اهڙا سهڻا ۽ مختلف ڏسبا. جو ماڻهو ڏسي دنگ رهجيو وڃي. ائين پيو ڀانئبو ڄڻ اهي سيئي رونقون ۽ رنگينيون مسافر جي آجيان ۽ ڀليڪار لاءِ اڳتي وڌي آيون آهن. چوڌاري ٻيلا. ديودار ۽ شاهہ بلوط جا وڻ پيا نظر ايندا. هن کان سواءِ صوف. زردالن ۽ شاهہ داڻن جي وڻن جا جهنگ نيڻ نهار تائين پکڙيل وکريل پيا ڏسبا. جيڪي هتان جي ڌرتيءَ جي پنهنجي پيداوار آهن. ڪٿي ڪٿي وري ڪاري ڊاک (black cureant) راسبيري بہ ڏسبا وچو وارڙيءَ ڪيترا گلن وارا ٻوٽا بہ نظر ايندا جن ۾ وڏيڪ چٽو (Rhododendron) جو گل آهي. هتي هن گل جي ٻوٽي بدران وڏو وڻ ٿيندو آهي ۽ اپريل کان مئي تائين قرمزي رنگن جي گلن سان ڀريو بيٺو هوندو آهي. هن وڻ جو قسم، ٽڪرين جي ڪنارين سان جهڳٽن جي شڪل ۾ ڏسجي ٿو، جنهن جي گل جي اضافي ڪري ڏيک ويتر ڏاڍو دل لڀائيندڙ بڻجي پوندو آهي. اپريل کان وٺي جون جي گرمين تائين سملا جو ماڳ بهشت سمان هوندو آهي. ائين پيو ڀاسبو ڄڻ ماڻهو جُهڙ وچ ۾ بيٺو آهي. سروَ جي وڻن جي سهڻي سائي جهالر سان ڍڪيل جابلو چوٽين جي ڪنارين سان ٻيهي ساهہ کڻبو تہ برف سان ڇانيل هندوڪش جبل کان گهلندڙ ٺنڌڙي هير پئي نيڻ ٺاريندي ۽ پوءِ آگري ۽ دهليءَ جي ساڙيندڙ گرمي وسري ويندي آهي. سملا جي بازار ۾ هر شيءِ ملي ويندي آهي ۽ ٻارهوئي بازاريون ڀريل نظر ايندیون. هتي دوآبي کان گهڻي مهانگائي آهي. پر پوءِ بہ هتي جو اگهہ يورپ کان اڌ تي گهٽ آهي. ڪلئي ڏينهن تي هتان جو ڏيک تمام سهڻو نظر ايندو آهي. ميداني علائقو هن ماڳ کان ست هزار فوٽ هيٺ آهي ۽ نقشو کليو پيو آهي. نيڻ نهار تائين ستلج جو ڏنگو ڦڏو وهڪرو وروڪڙ ڪائيندو اڳتي ويندو پيو ڏسبو. آباد ٻنين سان ڪيترا ڳوٺ پيا نظر ايندا جن کي منظر جي ڏيک ۾ پنهنجي رونق ۽ رنگيني آهي. جاڏي اک کڻبي اوڏانهن نيري رنگ جي ڪوهيڙي جي هڪ ليڪ ڏسبي، جيڪا هڪ پاسي سان ويندڙ ڏنگي ڦڏي جابلو قطار سان گڏ ويندي نظر پئي

ايندي، جنهن مان ڪنهن چشمي جي برف جهڙي ٿڌي پاڻيءَ جي هيٺ ڪرڻ جو پتو پوندو آهي، جيڪو ٿامو ٽيل ڪوسي ڏرتيءَ جي ڇاتيءَ تي وچي ٿپن تي ٿار بنيو آهي. هماليه جي پاسي ۾ هڪ ننڍي جابلو سلسلي ڪان سال (Saul) ٻيلن جي شروعات ٿئي ٿي، جيڪي گهٽو هيٺ بنگال جي ميدان تائين هليا ويندا آهن. هيءُ به مختلف قسم جو هڪ ڏيک آهي. دل پئي چوندي ته جيڪر انهن ٻيلن کي گهمي ڦري ڏسجي واسجي. هن اندازي موجب هن ٻيلي جي پکيڙ پندرهن هزار ميل آهي. هيءُ ڏاڍو خوبصورت علائقو آهي. هتان پنجاب ۽ ٻين علائقن ۾ نهندڙ ريل واسطي ڪاٺ جو پورائو ڪري سگهجي ٿو. هن ڪان علاوه چوڏاري ڪپت واسطي ڪاٺ جي هڪ مارڪيٽ آهي جيڪا ٻارهوئي ڪليل آهي.

سملا ۾ رهندڙ ماڻهو رهائش واري گهرَ جي تمام گهڻي مسواڙ پريندو آهي، جيڪا خريدي ڪان به گهڻي وڌيڪ آهي. انگريزن جي وسندين ۾ مسواڙ ته رهندو به وڌيڪ آهي. هن سان گڏ هتي پنهنجي زمين مان ڪاٺ ڪپڻ جي به منع آهي. هتي پورهيت جي مزدوري ايتري ته گهڻي آهي جيتري نه ڪنهن راجا جي ملڪ ۾ ڏسبي ۽ نه وري انگريزن جي حڪمراني وارن علائقن ۾ ڪٿي نظر ايندي. ايسٽ انڊيا ڪمپني وٽ جڻ ابتي ڳالهه پئي نظر ايندي. ان کي ٻيو نه ته انگريز وسندين ۾ رهندڙ سندس پنهنجن ڪامورن لاءِ ته ڪي رعايتون ڪرائي وني ها. جيڪي انگريز حڪمراني وارن ٻين علائقن ۾ نظر اچن ٿيون. گورنر جنرل اِن ڪائونسل به تاريخ 18 جنوري 1854 تي ترتيبوار هيٺين رياستن ڏيڻ جو اعلان ڪيو آهي ۽ ان حساب سان زمين خريد ڪري سگهن ٿا.

فيلڊ آفيسر جن جي	25 سال سروس آهي	600 پائونڊ
فيلڊ آفيسر جن جي	20 سال سروس آهي	500 پائونڊ
فيلڊ آفيسر جن جي	15 سال سروس آهي	400 پائونڊ
ڪئپٽن جنهن جي	20 سال يا وڌيڪ سروس آهي	400 پائونڊ

کئپٽن جنھن جي	15 سال يا وڌيڪ سروس آھي	300 پائونڊ
سب آلٽرنس	20 سال يا وڌيڪ سروس آھي	300 پائونڊ
سب آلٽرنس	7 سال يا وڌيڪ سروس آھي	200 پائونڊ

"سيٽلرس هوم" نالي هڪ ننڍڙي چوپڙيءَ ۾ انگريزن جي بينڪي راڄن وارن ملڪن ۾ گورن لاءِ زمين جي خريديءَ جا هيٺان اگهه مقرر ٿيل آهن.

	پينس	شلنگ	پائونڊ
لووا اسڪوشيا في ايڪڙ	9	1	0
ڪيپ بريٽن	9	1	0
نيو برنسوڪ	8	2	0
ڪئناڊا	0	5	0
دي ڪيپ	0	2	0
ناٽال (Natal)	0	2	0
نيوزيلئنڊ	0	0	2
آسٽريليا	0	0	1
وان ڊڪسئس لئنڊ	0	0	1

سري لنڪا ۾ ٻه في ايڪڙ قيمت هڪ پائونڊ يا ڪجهه گهٽ وڌ آهي ۽ يونائيٽيڊ اسٽيٽس آف آمريڪا ۾ هڪ ڊالر آهي.

هندستان ۾ زمين جي قيمت وچٿري آهي. پر زمين تي قبضو ۽ مالڪي ڪرڻ ڏکي ڳالهه آهي. هندستان جي راڄڌاني ۾ رهندڙ ڪامورا يا زمين خريد ڪرڻ وارا پيا ماڻهو بلڪل ٿورا هوندا. جيڪي آباد علائقن ۾ زمين جي چونڊ ڪري اتي پنهنجو ماڳ مڪان ڪري رهن. پڪ آهي ته انهن پٽن پوئن مان ڪوبه ماڻهو زمين جو مالڪ ڪونه ٿي سگهندو. توڙي جو اها زمين ڪنهن بريٽ کي آباد ڪري هٿ چو نه ڪئي هجي.

موجوده حالتن تحت وونٽن جا آبادگار يا انهن جا گماشتا ميداني علائقن مان هن منافعي واري ڏنڌي سان لڳي ويندا. باقي چانهه جا

آبادگار، عمارتي ڪاٺ جا واپاري يا اُن جي تجارت سان لاڳاپيل ماڻهو پنهنجي موڙيءَ کي جابلو علائقن ۾ سيڙائي پنهنجا ڀاڳ آزمائي سگهن ٿا.

پڪ آهي تہ ايسٽ انڊيا ڪمپني کي پنهنجي هيءَ حڪمت عملي ان ڪري اختيار ڪرڻي پئي هئي، تہ جيئن نرم مزاج هندن کي انگريزن جي ڏاڍاين کان بچائي سگهجي ۽ اها ان جي درياہ دلي هئي. شايد يونائيٽيڊ اسٽيٽس آف آمريڪا واري بغاوت بہ هنن جي اکين آڏو هئي.

هاڻي اهو قبول ڪيو ويو آهي تہ ريل يا ٻئي سڌريل مواصلات کي هندستان ۾ شروع ڪرڻ نهايت ضروري آهي. اهو نہ رڳو بچاءُ جي نقطہ ء نظر کان پر مٿس پُرامن حڪومت ڪرڻ واسطي بہ ائين ڪرڻ لازمي ٿي پيو آهي. هن قسم جي ترقي يافتہ آمدرفت شروع ڪرڻ سان هندستان جي آمدنيءَ جي ذريعن کي سڌاري وڌائي سگهبو. يورپي ماڻهو پنهنجي دولت ڪٺي ڪري هندستان ۾ سيڙهپ ڪندو. ائين ڪرڻ سان حڪومت جي طاقت ۾ اضافو ٿيندو. باغي قوتن کي چيڀاٽڻ ۾ سولائي ٿيندي. جيڪي محنتي ۽ صالح ماڻهو هوندا، تن جي همت افزائي ڪري دل وڌائي سگهبي. ريل وسيلي حڪومت تحفظ ۽ دشمن کي سزا جو ترت مؤثر بندوبست ڪري وٺندي. هن کان علاوہ يورپ جي ماڻهوءَ جي ڏاهپ ۽ ڏانوَ جي ۽ هتان جي آمدنيءَ جي وسيلن جي ترقي لاءِ سونهري وجهہ ملي ويندو ۽ انهن ماڻهن جي همت افزائي ٿيندي، جيڪي تجارت ۽ تهذيب کي ترقي ڏيارڻ واسطي رات ڏينهن رڌل آهن.

يورپ وارا هندستان جي ڪهڙي بہ علائقي ۾ رهي سگهن ٿا. پر هماليہ وارن علائقن ۾ ائين خوش گذاريندا جيئن هو انگلنڊ ۾ رِيان ڪيان هوندا آهن. هڪ ڀيرو جڏهن ريل جي آمدرفت شروع ٿي ويئي تہ جابلو علائقن ۾ رهندڙ هزارين يورپي دهلي ۾ پيدا ٿيندڙ امڪاني بغاوتم کي، هڪدم ٻڃي ختم ڪري ڇڏيندا. هن کان علاوہ وچ ايشيا جي ميداني علائقن کان روس جي اڳتي وڌڻ واري خطري کي مڙس ٿي منهن ڏئي سگهندا. يورپ سان لاڳاپيل فوجي عملدارن ۽ سول ڪامورن جي دلي

خواهش آهي تہ هو پنهنجي علائقي جو باقي حصو هماليہ جي پاسي وارن جبلن جي لاهوندين ۾ گذارين. حڪومت ڪين فقط اهي رعايتون ڏئي جيڪي ڪين ڪالونين ۾ رهڻ مهل مليل هيون. انهيءَ ڪري ڪين هتي آباد ٿيڻ ۾ جيڪي ڏکيايون ۽ ڏچا ڏسڻا پوندا تن کان بچي پوندا.

حياتيءَ جو بچاءُ آهي تہ پئسي جو بچاءُ آهي. انهيءَ نقطہ نظر کان جابلو علائقن ۾ يورپي فوج جو رهائڻ بہ نهايت ضروري آهي.

يورپي ريجيمينٽن سان تعلق رکندڙ پينشن تي لٿل فوجين کي انهن جابلو علائقن ۾ رهائڻ جو نتيجو بہ تمام سٺو نڪرندو. اهي مجيل ۽ مشهور فوجي جيڪي پينشن تي لهڻ کان پوءِ بيڪار ٿي ويندا آهن، سي هنن ميداني علائقن ۾ رهندڙ يورپين جو قلعي ۾ رهندڙ فوج جيان وڏو بچاءُ ڪندا ۽ پنهنجي باقي حياتي بڪسار ۽ چنار گذاريندا. واندو ويهي مکين مارڻ بدران ڪنهن نہ ڪنهن ڪم ۾ رڌل رهندا ۽ جابلو علائقن ۾ خوش رهندا. انهيءَ ڪري نہ رڳو سندن حياتي وڌي ويندي پر سندن ٻارن جي اهڙي نموني پالنا ڪئي ويندي، جيئن هُو بہ جوان ٿي پنهنجي وڏڙن جي نالي ڪيل جاءِ اچي والارين.

فوجي بغاوت جا هواءِ ۾ اڏامندڙ ڪکر وڪري ختم ٿي ويا آهن انگلنڊ جي رهاڪن جي سوچ ۽ فڪر ۽ ولولن کي اوپر ڏانهن وڌڻ جا نوان حوصلا بخشيا. اسان جي ملڪي ماٺهن جي هن بغاوت ۾ جيڪا رتوڇاڻ ٿي آهي، سا اجايو وڃٽي ڪانہ آهي. هن وسيلي سهپ سان لاڳاپيل وڏيون ڪاميابيون ۽ ڪامرانيون حاصل ٿينديون، جنهن جي ناتي انگريزن کي دهليءَ تي سوبي ۽ لکنؤ ۾ سکون حاصل ٿيو.

حاشيا

باب پهريون

(۱) اٽلي جي حڪمرانيءَ هيٺ شهرن کي آزاد ڪرڻ جا ڪيترائي ڪارڻ هئا. انهن جي واري ونڻ ڪري اتي صنعت جي شروعات ٿي. ان کان سواءِ انساني سوچ ۽ لوچ جي اوسر واسطي جيڪي بہ صلاحيتون

هيون سي پوريءَ ريت ڪتب آنديون ويون. ڌيساوري واپار جي نئين سر شروعات ٿي. جهاز رانيءَ جي فن ڏانهن وڌيڪ ڌيان ڏنو ويو. جيڪو اڳتي هلي وڏي ڪمال کي پهتو. قسطنطنيه واپار جو اهم مرڪز بڻجي پيو، جنهن مان اٽليءَ وارن پورو فائدو ورتو. اتي نه رڳو سندن آجياڻ ڪئي ويندي هئي، پر ڪين ڪيتريون ئي تجارتي رعايتون پڻ ڏنيون ويندي يون هيون. تنهن ڪري وڏي منافعي جي آسري تي واپار سانگي پيا اوڏانهن ويندا هئا. اهڙيءَ ريت قسطنطنيه ۽ اٽليءَ وارا ... اوپر جي قيمتي تجارتي شين مان جهجهو نفعو به ڪمائيندا ... انهن مان ڪيتريون شيون فن ۽ ڪلا جا نادر نمونا هونديون هيون. ان فن جو نمونو اڄ سوڌو يونان وارن ۾ موجود رهندو اچي. هندستان ۽ قسطنطنيه وچ ۾ اها تجارت هڪ ڏکيي ۽ ورن وڪڙن واري رستي سان ٿيندي هئي، جنهن ڪري گهڻو وقت ۽ پئسو لڳي ويندو هو (جيڪ ... سندوءَ، آمون، ڪئسپين ۽ وولگا رستي هلندو هو). اٽليءَ وارن ان تجارتي مال واسطي هڪ ٻيو رستو ڳولي لڌو. ڪين اهو سامان سولو ۽ سستو پلءِ پوندو هو. اهي ڪڏهن مذڪوره سامان اليپو، ڪڏهن طرابلس ته ڪڏهن شام جي بندرن ۽ بازارين مان خريد ڪري وٺندا هئا. هي اهو رستو هو جيڪو قديم واپارين کان ڳجهو ڪونه هو. اهو هندستان کان ايراني نار تائين سمنڊ رستي ايندو هو، اتان فرات ۽ دجله ذَئي بغداد پهچندو هو، جتان هلي پاميريا جو برپٽ لتاڙي ميڊيٽيرين سمنڊ جي بندرن وٽ نڪرندو هو. ڌسو رابرٽسنس آمريڪا - بوڪ (١)

(٢) رابرٽسنس آمريڪا بوڪ (١)، راميسيو جلد (١) ص 372 جي حوالي سان

(٣) برنس ٽريولس جلد (١١) ص 132

(۴) ايضاً

(۵) ڪانڪئيسٽ آف سنڌ - سر وليم نيپيئر ص 128

(٦) ايضاً

(٧) لائين آف سر چارليس نئپيئر جلد 4 ص 355

(٨) ايضاً جلد 3 - ص 6
(٩) ايضاً جلد 4 ص 71، 72
(١٠) ايضاً جلد 4 - ص 209
(١١) اسان اڳيئي رٿيل منصوبي تي ڪم شروع ڪري رهيا آهيون، جنهن وسيلي هڪ سڌ ريل آمدرفت سان لاڳاپيل هڪ رستو تعمير ٿيندو. هن قسم جي آمدرفت خاص طور تي اتان شروع ٿيندي، جتي درياه جهاز رانيءَ لاءِ ڪونہ هوندو ۽ ٻنهي قسم جي آمدرفت ۾ لاڳاپو قائم هوندو. يعني ڪلڪتي کان راجمحل تائين ريلوي آمدرفت قائم ڪئي ويندي. اتان کان الهہ آباد تائين گنگا ۾ جهاز راني شروع ٿيندي. هيءَ آمدرفت گنگا - جمنا سنگم واري ٿاڪ تائين هوندي ۽ اتان کان مٿي گنگا جو پاڻي جهاز راني لائق ڪونہ رهندو آهي. تنهن ڪري وري الهہ آباد کان دهليءَ ۽ ستلج تائين ريل جي آمدرفت جاري ٿيندي. ريل جو هيءُ رستو هڪ هزار ميلن تي مشتمل هوندو، جيڪو برانچ لائين کان سواءِ ... و ۽ اهو سرسبز، خوشحال ۽ ماڻهن جي گهاٽائي وارن آباد علائقن مان گذرندو. جتي درياهي وهڪرا خطرناڪ ۽ ڏنگا ڦڏا آهن جهڙو نربدا ۽ سندر بند يا وهڪرن ۾ پاڻي ٿورو آهي تہ اتي آڳبوٽن بدران ڏيهي ساخت جون ٻيڙيون هلايون ونديون. چاڪاڻ تہ وڏا جهاز رانيءَ لائق درياهہ الهہ آباد کان هن پار آهن. هن ماڳ کان مٿي فوجي يا تجارتي سامان پاڻيءَ يا خشڪيءَ وسيلي اٺن يا نين ڏاڍو ڏکيو آهي. ساري ڏينهن ۾ ٻارهن ميل مس سفر ڪري سگهبو آهي. ريل وارو رستو اڃا تہ هڪ خيالي رٿا وارو آمدرفت وارو سرشتو آهي، سو هڪدم مڪمل ۽ بهتر ڪونہ ٿي ويندو. پر جيڪڏهن ان تي وڏيڪ سيڙهپ ڪئي ويندي تہ وڌيڪ بهتر نموني سان ۽ وقت اندر تيار ٿي ويندو. توڙي جو ريل جي ڪمشنرن پنهنجي منصوبي جي تڪميل جو اعلان ڪيو آهي ۽ ايسٽ انڊيا ڪمپني يا مرزاپور ريلوي ڪمپنيءَ جي قائم ڪيل امورن موجب هن رٿا پوري ڪرڻ جو اٽل فيصلو ڪيو آهي، ان هوندي بہ اسان جي خيال ۾ ڪابہ ڦيرگهير ڪانہ ٿيندي. معلوم ائين ٿئي

تـو تہ اهي رڳو ڳالهين جا ڳهيـر آهن ۽ عـملي طور ناڪام ويا آهن. چاڪاڻ تہ هنن هن وقت تائين مذڪوره رٿا بابت ڪي بنيادي تفصيل ئي ڪونہ ڏنا آهن، جنهن تي ساري منصوبي جي تاجي پيـٽي جو دارومـدار آهي. اسان چئون ٿا تہ اسان جيڪو بہ سوچيو ويچاريو آهي، تنهن ۾ ڪابہ ڦير گهير ڪانہ ٿيندي. اسان جو ويچار اهو آهي تہ جتي درياه جهاز رانيءَ لائق نہ آهي، اتان آمدرفت جي آسانيءَ واسطي ريل جو رستو تيـار ٿـيندو، جنهن ۾ ڪابہ روڪ رنڊڪ ڪانہ هوندي ۽ ائين سـدائين روان دوان هوندو، جهڙيءَ ريت راجمحل ۽ الهہ آباد جي وچ ۾ آهي. مـاڳ گنگا - جمنا جي سنگم ڪان هيٺان آهي ۽ انهن ٻنهي ٿاڪن جي وچ ۾ پاڻي جهـاز رانيءَ جوڳو آهي. ٻنهي ماڳن جي وچ ۾ 500 مـيلن وارو ورن وڪڙن وارو درياهي رستو گهٽجي مختصر ٿي ويندو. هن رستي جي سهولتن جو صحيح پتو تڏهن پوندو، جڏهن ريلوي ڪميشن جي رپورٽ جو تفصيلي جائزو وٺبو. هن وقت رڳو هيءَ ٻڌائي سگهجي ٿو تہ ڪلڪتي ۽ مرزاپور جي وچ ۾ گنگا ماٿري وارو رستو قائم آهي، جيڪو تجويز ڪيل سڌي رستي ڪان پورا هڪ سو ميل ڊگهو آهي. في ميل مٽاهينءَ جي فرق ۽ سگهہ جي استعمال جي حساب ڪي جيڪڏهن ڏٺو وڃي تہ فائدو ايڏو گهـٽو نظر ڪونہ ايندو. اهڙيءَ ريت ٻنهي رستن ۾ ڪو خاص فرق ڏسڻ ۾ ڪونہ ٿو اچي. باقي جيڪڏهن وقت جي ڳالهہ ڪبي تہ مهينن جو سفر ٿورن ڪلاڪن ۾ ڪري سگهبو. "انڊين ريلوي اِن ڪنيـڪشن وٿ پاور ائنڊ اسـتيـبيلٽي آف دي انگلش امـپاير ان دي ايسٽ ڇپيو ڇاپو 1846 مصنف هندستان جو هڪ جهونو پوسٽ ماسٽر.

(١٢) برطانيہ ڪان انگريز هندستان ڏانهن ايندڙ تجارتي مال:

	16734898 پائونڊن جيترو
ٻين ملڪن ڪان ايندڙ سامان	11873387 پائونڊن جيترو
ڪل	28608285 پائونڊن جيترو

هندستان ڪان برطانيہ ڏانهن ويندڙ مال 10635606 پائونڊن جيترو

ٻين علائقن ڏانهن ويندڙ مال 15956275

ڪل 26591881 پائونڊن جيترو

انگريز هندوستان جي ڪل ڏيتي ليتي 55200166 پائونڊن جيترو

(١٣) فرات ماترئ وسيلي هندستان سان تجارت تي مشتمل ۽ يادگيرين، نقشن ۽ سرڪاري لکپڙهه تي ٻڌل هڪ تصنيف جيڪا ڊبليو. ايچ. آلن ائنڊ ڪمپنيءَ جي ڊبليو. پي ائنڊريو لکي ڪليئرڊن جي ارل جي نالي منسوب ڪئي هئي ۽ ان سان گڏ فرات ماترئ جي سياسي اهميت تي ڊبليو. پي. ائنڊريو جو وسڪائونٽ پامرسٽن ڏانهن لکيل خط. جنرل چيسني ۽ سرجان مئڪنيل جي تيار ڪيل رپورٽ ۽ ڊبليو. ايچ. آلن ائنڊ ڪمپني جي سر جسٽين شيل جو ميمورينڊم ٻه هن ۾ شامل آهي.

(١۴) اها حڪمت عملي فقط جبلن ڪان پار دشمن سان مهاڏي اٽڪائڻ جي مقصد واسطي ڪانه هوندي، پر هن ڪي هندستانين خلاف ۽ سندن ڌرتيءَ تي ٿيندڙ جنگ ۾ ٻه ڪتب آڻي سگهجي ٿو. سنڌوءَ ماتري ۾ هلندڙ آگبوٽن وسيلي اسان جي فتح ڪيل علائقن ۾ بغاوتن کي ٻه چيڀاتي سگهجي ٿو. اسان جي فتح ڪيل اتر - اولهه وارن علائقن کي سنڌوءَ جي بندر سان ڳنڍڻ واسطي ٻين سببن سان گڏ هڪ اهم سبب اهو ٻه آهي، جيڪو هندستان جي حالتن جي ڄاڻو ماهر ٻڌايو ته اتر ۽ اولهه وارن علائقن ۾ هنگامي طور ۽ جلدي ۾ پهچڻ واسطي سنڌو ماتري ۽ سنڌوءَ کان سواءِ سولو ۽ سڌو رستو ٻيو ڪونه آهي. جيڪڏهن اسان کي بنگال جي گرمي، گهمر ۽ ڏکي رستي جي مرڳ کان بچڻو آهي ته هي سڌي آمدرفت ڪولٽي پوندي.

هن کان علاوه سکن کي ٻه ٻڌائڻو آهي (جيڪي هائي اسان جا اتحادي آهن ۽ اسان جي جهنڊي هيٺان ڏاڍي بهادريءَ سان وڙهندي جانيون قربان ڪري رهيا آهن) ته اسان فقط سندن دست و بازو جي قوت تي دارو مدار ڪونه ٿا رکون، پر اسان کي پنهنجي اقتدار کي بحال

رکڻ جا ٻيا وسيلا به آهن.

سنڌ ريلوي ڪمپني جي چيئرمئن تقرير جو اختصار جيڪا هن 17 ڊسمبر 1857ع تي ڪئي هئي.

تاريخ 11 نومبر 1857ع تي سرڪولن ڪئمپبيل جي، نئوگنج ۾، پنجاب گهوڙيسوار فوج آڏو، ڪيل تقرير جو اختصار هيٺ ڏجي ٿو. "اوهان پنهنجي ماڻهن کي ٻڌايو. مون کي پوريءَ طرح ياد آهي ته پنج سال اڳ منهنجي ڪمان هيٺ يوسيفزيو ۾ جوان مرديءَ سان وڙهيا هئا. مون ڏٺو ته اهي بهادر ۽ جانباز فوجي هئا. انهن ڏينهن کان وٺي مون ڪيترا ملڪ ڏٺا آهن ۽ بي حساب جنگيون وڙهيون آهن. پر مون هنن لاءِ جيڪو پهريون تصور قائم ڪيو آهي، سو تبديل ڪونه ڪيو اٿم. جو هيءُ آهي: ته مون نيم مسلح گهوڙيسوار دستن جهڙو ٻيو بهادر ماڻهو ڪونه ڏٺو آهي. مان ڪيترن فوجي حلقن سان مليو آهيان. جتي ويو آهيان ته اتي مون فقط انهن جي ساراهه ڪئي آهي ته واهه پنجاب گهوڙيسوار دستن جابهادر نوجوان. مان هن وصف ڪري به سندن ساراهه ڪريان ٿو ته هو جتي به دشمن کي ڏسندا آهن ته گوليءَ جيان سڌو وهي پوندا آهن ۽ اهو ڪونه ڏسندا آهن ته هو تعداد ۾ ڪيترا آهن ۽ وٽن هٿيار ڪهڙا آهن. سيئي ڪٺي ائين ڪونه آهن، پر سندن وڏو انگ اهڙو بهادر آهي. مان سندن ساراهه ڪري سندن خوشامد ڪونه ٿو ڪريان. مون جيڪو پهريون تصور قائم ڪيو آهي انهيءَ تي ٻيڻو آهيان. مان هاڻي وري ڪين هن ملڪ ۾ وٺي آيو آهيان. مان سمجهان ٿو ته اهي اڳئين جيان بهادر بلڪ اڳئين کان به وڌيڪ سورهيه ۽ جانباز آهن. جڏهن ساري هندستان جي ماڻهن اسان انگريزن خلاف غداري ۽ بغاوت ڪئي، تڏهن پنجاب جي گهوڙيسوار دستن جا جوان سر ترين تي ڪٺي گهورڻ واسطي نڪري نروار ٿي ٻيهي رهيا. هنن وفاداريءَ ۾ دنگ ڪري ڏيکاريو. وڏن امنگن ۽ اڌمن جو اظهار ڪيو، وڏي دلبري ۽ بهادريءَ جا ڪارناما ڪري ڏيکاريا. مان پورا جتن ڪندس ته جيئن انگريز سرڪار اوهان جي هنن نمايان خدمتن کان مڪمل طور تي واقف ٿي وڃي ۽ يقين

ڪريو تہ اهي اجايو ڪونہ ويندي يون. وجي پنهجي ماڻهن (پنجاب وارن) کي ٻڌايو تہ مان انگلنڊ جي مها راڻي وڪٽوريا جي روبرو سندن (انگريز) نمڪ حلالي ۽ ادا ڪيل وڏين خدمتن بابت گهڻو ڪجهہ ڳالهايو آهي. مون انگلنڊ جي عام ماڻهوءَ کي اوهان جي وفاداريءَ، سورهيائي ۽ سرفروشي کان واقف ڪيو آهي. انگلنڊ جي مها راڻي اوهان جي وفاداري ۽ نمڪ حلال رعيت تي فخر ڪندي. انگلنڊ جا ماڻهو اوهان جي هنن قربانين ڪري ڏاڍا سرها آهن.

باب ٻيو

(١) ڪئراوان جرنيزان پرشيا ائنڊ افغانستان - جي فريئر ص 464،457

(٢) وارسا جرنل - 30 نومبر 1856ع

(٣) بيلس ويڪلي ميسينجر - 18 - جولاءِ 1857ع

(۴) اسٽرينٿ آف فرنٽيئر ڪلئنس ضميمو "ت"

(۵) ايران جي جهنڊي تي هٿ جي تصوير آهي ۽ پنجن آڱرين مان پنجتن محمد صلي الله عليه وسلم، علي رضہ، فاطمہ رضہ، حسن رضہ ۽ حسين رضہ جو اشارو آهي.

(٦) هرات کان ڪابل ڏانهن هڪ جابلو رستو بہ آهي. پر ان تان توبون گذري ڪونہ سگهنديون آهن. علائقو بہ گهٽ آباد آهي ان ڪري کاڌي خوراڪ جو مسئلو آهي.

(٧) امڪان آهي تہ ڍاڍر ۽ قلات اسان جا سرحدي علائقا هجن.

(٨) ڏسو گلمپسس آف لائيف ائنڊ مئنرس آف پرشيا مصنف ليڊي شيد. روس، ڪردن، ترڪمان، خيوا ۽ ايران تي حاشيا جان مري لکيا ۽ البيمرلي اسٽريٽ 1856 ڇپيا.

(٩) گورنر جنرل جي ياداشت 28 اپريل 1856

(١٠) مارڪئس ڊلهائوسي ياداشت 28 فيبروري 1856 جنهن ۾ هن جي رکيل انتظام بابت بحث ڪيو ويو ٿو ڏسجي.

باب ٽيون

سنڌ جي قلمي شوري جي وڏندڙ برآمدي تجارت جا انگ اکر هيٺ ڏجن ٿا.

سال	مڻ	
1847-48	33	
1848-49	0	
1849-50	426	
1850-51	6052	
1851-52	6822	هنڊ[illegible] ويٽ
1852-53	13910	هن[illegible]ريڊ ويٽ
1852-53	25066	هنڊريڊ ويٽ

(٢) هن صوبي جي سال 1855-56 جي تجارت واسطي ڏسن[illegible] ڪرنل جئڪب ۽ ڪسٽم جي ڪليڪٽر مسٽر ڊالزل جي رپورٽن جو ضميمو.

(٣) فرينڊ آف انڊيا

(۴) ٿارنٽن جو لکيل "گرينٽيئر آف انڊيا"

(۵) چانوٽي 15000 ۽ شهر 25000

(٦) جئمس واڪر جي ڪراچي بندر لاءِ تيار ڪيل رپورٽ جيڪا هن 1857ع ۾ ايسٽ انڊيا ڪمپني جي ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس جي حوالي ڪئي هئي.

(٧) سونمياڻي بندر جي معلومات لاءِ ڏسو ضميمو ب.

باب چوٿون

(١) جيڪي هينري پاٽنجر، سنڌ ريلوي ڪمپني جي چيئرمئن ڊبليو. پي ائنڊريو ڏانهن لکيا هئا.

(٢) سنڌ ريلوي ڪمپني جي تاريخ 18 فيبروري 1857 واري گڏجاڻي جي ڪاروائي جي رپورٽ.

(۳) ڊبليو. ايچ. آلن ائنڊ ڪمپني ليڊن هال اسٽريٽ جي ڊبليو. پي. ائنڊريو جو، وسڪائونٽ پاميرسٽن ڏانهن فرات ماٿري ريلوي جي سياسي اهميت بابت لکيل خط.
(۴) هي حساب روپين ۾ پائونڊن ۾ ڪيو ويو ۽ في روپيہ جو قدر ٻہ شلنگ ڪٿيو ويو آهي.
(۵) هندستان جي هڪ اخبار جي نمائندي جو بيان آهي تہ گذريل اپريل 1855ع ۾ هن ڪپهہ جو ٿورو مقدار انگلنڊ ڪي آيو، جيڪا آمريڪي جنس جي ڪڪڙي جي پيداوار هئي ۽ اها ڪپهہ جهلم جي ڪناري پنجاب ۾ پوکي وئي هئي. سندس چوڻ آهي تہ جڏهن هن ڪپهہ جي اها جنس مانچيسٽر جي ڪيترن صنعتڪارن کي ڏيکاري تہ هنن چيو تہ اها جنس هندستان جي سيني جنسن جي ڪپهہ کان وڌيڪ سٺي آهي، توڙي جو انهن مان ڪيترن جو آمريڪي جنس سان تعلق آهي ۽ ان ڪپهہ جي قيمت 6 1/4 پينس کان 6 1/2 پينس في پائونڊ ٿي سگهي ٿي. پنجاب مان وهندڙ درياهن جي ڪنڌين ڪنارن سان آباد علائقن جون پنيون ڏاڍيون ڀليون آهن. جتي بهترين جنس جي ڪپهہ اپائي سگهجي ٿي. هن پوکيءَ کي هتان جي حڪومت جي ٿوري گهڻي همت افزائيءَ جي ضرورت آهي. ضلع انتظاميہ بہ جيڪڏهن پنهنجو ڪردار ادا ڪندي تہ اهي برپٽ علائقا وونٽن جي بهترين جنس جي پوکيءَ سان ڇانئجي ويندا. اهڙي جنس جي ڪپهہ سستي اگهہ ۾ خريد ڪري ڏيهي ساخت ٻيڙي وسيلي سنڌوءَ مان گذري ڪراچي پهچي سگهي ٿي، جيڪا اتان انگلنڊ لاءِ رواني ڪري سگهجي ٿي. آگبوٽي آمدرفت سان وڌيڪ سهوليت ٿيندي. ڪراچي وڏيءَ اهميت وارو هڪ بندر آهي. پر ڪيترين اهم شين جيان هن مان فائدو ڪونہ ٿو ورتو وڃي. تجارت جو فقط هڪ اسم ٿئي، جيڪڏهن صحيح معنيٰ ۾ سنڌ ۽ پنجاب ۾ پوکي وڃي تہ ڪراچيءَ ۾ بيٺل جهازن جي ڀاڙي ڪرائي ڪمائڻ جو وڏو سبب بڻجي سگهي ٿي. پنجاب ڏانهن ويندڙ سرڪاري ۽ خانگي درآمدي سامان وغيره لاءِ ساڳيا جهاز ڀاڙو ڪرايو ڪمائي

سگهن ٿا. اهو چئي ڪونه ٿو سگهجي ته هن رستي سان مسافرن جو وڏو تعداد سفر ڪندو ياڻه. سنڌ جي هڪ اخبار وري هن ريت لکيو آهي: جيڪو ماڻهو سنڌوءَ جي ڪنار سان آباد هوندو، تنهن ڪي سياري جي رت ۾ ڪجهه سان پريل ٻيڙين جي قطارن جو سنڌوءَ مان هاڪارڻ جو انتظار هوندو آهي. اها ڪجهه راجپوتانا کان ايندي آهي ۽ جيسلمير وارو ٿر اڪري سکر پهچي هتان جي بازارين ۾ کپي ويندي آهي يا افغانستان برآمد ڪئي ويندي آهي. (ڏسو سنڌ ريلوي جو فرات وٺلي ريلوي ۽ هندستان ڏانهن ويندڙ ٻين رستن سان تعلق" مصنف ڊبليو. پي. ائنڊريو. آلن ائنڊ ڪمپني ليڊن هال اسٽريٽ)

(٦) دي سنڌين 5 سيپٽمبر 1857ع

(٧) ڊيلي نيوز، 26 جنوري 1856 وڌيڪ معلومات لاءِ ڏسو ضميمو الف.

باب ڇهون

(١) اڪانامسٽ

(٢) پنجاب جي انتظام تي جوڙيل رپورٽ سال 1854 کان 1856 تائين فقرا نمبر 122،121 ۽ 123

(٣) ڪلڪتي جي انگلش مين لنڊن کان لاهور - فرات، سنڌ ۽ پنجاب ريلوي. انگلش مين ولسن. رايل ايڪسچينج.

باب ستون

(١) پنجاب جي انتظام بابت رپورٽ سال 1854 کان 1856 تائين

(٢) فرينڊ آف انڊيا. لنڊن کان لاهور يا فرات، سنڌ ۽ پنجاب ريلوي. انگلش مين ولسن. رايل ايڪسچينج

(٣) هي ان وقت لکيو ويو هو، جڏهن هندستان جي حڪومت لاهور کان پشاور تائين ريل جي پٽڙي وڇائڻ جي سفارش ڪئي هئي ۽ ايسٽ انڊيا ڪمپني اهڙي منظوري ڏئي ڪم سنڌ ريلوي ڪمپني جي انجنيئرن جي حوالي ڪيو هو.

(۴) ١. خط سنڌ ريلوي ڪمپني جي ايجنٽ مسٽر جي. نيول منهنجي هم منصب اڳئين عملدار ڏانهن لکيو هو، جنهن ۾ هن پنجاب ريلوي جي روشن مستقبل بابت دليل به شامل ڪيل هئا. اهو خط هن 11 - فيبروري 1857 تي لکيو هو جنهنجو نمبر 51 آهي.

خط نمبر 2 مسٽر جي. نويل ڏانهن لکيل آهي، جيڪو منهنجي هم منصب اڳئين عملدار ڪيس جواب ۾ لکيو هو. نمبر 546 ۽ تاريخ 3 - مارچ نظر اچي ٿي.

خط نمبر 3 مسٽر وليم برنٽن جو لکيل آهي، جيڪو هن ڪمپني جي ڊائريڪٽرن ڏانهن 16 - جون 1857 تي لکيو هو. ڪيس رپورٽ ڏيندي واضح ڪيو ويو آهي ته هن چيف انجنيئر جي حيثيت ۾ امرتسر کان ملتان تائين موجوده ريلوي پٽڙي جي سروي ڪري خير سان پوري ڪري ڇڏي آهي.

خط نمبر (۴) ريلوي جي اڏاوُت تي امڪاني خرچ جو ڪاٿو لڳايو ويو آهي جنهن ۾ ريلوي جونُ انجڻيون به شامل ڪيون ويون آهن

باب اٺون

(١) گريٽ برٽن جي ڪل پکيڙ 53000 چورس ميل آهي.

(٢) فرينڊ آف انڊيا

باب ڏهون

(١) اڪانامسٽ

(٢) لوباني واپاري. تازو سنڌ جي ڪمشنر ايچ. جي. آر. فريئر هن ڪتاب جي مصنف ڏانهن هڪ خط لکيو آهي، جنهن جو اختصار هيٺ ڏجي ٿو:-

اهي افغانستان جا وڏا واپاري آهن، سنڌ ن وسنديون غزنيءَ جي پرپاسي ۾ آهن، جتي هو اونهاري جي ڪوسي ڪاڙهم واري رت ۾ رهندا آهن. جيئن ته سنڌوءَ وسيلي نٽي وارو واپار گذريل صدي جي پڇاڙي تائين بند ٿي چڪو هو، تنهن ڪري انهيءَ دور کان پوءِ اهي پنهنجو

تجارتي مال ڪلڪتي موڪليندا رهيا آهن. جتان اهو سمنڊ وسيلي ٻاهرين ملڪن ڏانهن ويندو آهي. اهي واپاري غزني ۾ سنڌوءَ جي وچ وارا لڪ برف پوڻ کان اڳ اڪري هليا ويندا آهن. انهيءَ اُلڪي کان ته متان اهي برف ڪري بند ٿي وڃن. سفر به وڏن قافلن جي صورت ۾ ڪندا آهن، جن ۾ انن کان ڏهن هزارن ماڻهن تائين شريڪ ٿيندا آهن. سارو قبيلو قافلي سان گڏ هوندو آهي، جنهن ۾ مرد، عورتون، ٻار ۽ چوپايو مال به هوندو آهي. سندن گهرو سامان اٺن ۽ گهوڙن تي رکيل هوندو آهي. ديره جات ۾ پهچي پنهنجا وڏي عمر وارا مائٽ، عورتون ٻار اتي ڪارسرن تنبن ۾ ڇڏي هليا ويندا آهن. اهي علائقا سنڌوءَ جي ڪنار سان هوندا آهن، جنهن ڪري گاهن جي گلزاري لڳي پئي هوندي آهي. سندن چوپائي جا ڌڻ به انهن گسن تي موريل گاهن ۾ پيا الر چلر چرندا آهن. پنجاب مان گذري گنگا جي پاٽي مان آباد علائقن ۾ پهچي پنهنجو تجارتي مال وڪڻندا آهن. انهن مان وڏا واپاري هڪ سو انن جي قافلي سان اڳتي نڪري دهلي، آگري، الهه آباد، ڪانپور، مرزاپور ۽ ان کان به اڳتي وڃي ڪلڪتي پهچندا آهن ۽ پنهنجو سارو تجارتي مال ولايت ۾ ويچي پويان پيهر ڪندا، اٻهرا ۽ اڃهرا نڪري پوئتي ڇڏيل پنهنجا ماڻهو ۽ چوپايو مال ساڪاري وهلوئي وطن ورندا آهن. انهن قافلن ۾ ايترا گهڻا ماڻهو هوندا آهن، جيڪي جابلو ماڻهن جي مڙهيل چٽي ڪونه پريندا آهن. ڪڏهن وري جابلو علائقن مان لنگهڻ واسطي اتان جي ماڻهن سان جهيڙو به ڪنيڏٿو پوندو اٿن. ڇاڪاڻ ته جابلو علائقن جا ماڻهو هر لنگهندڙ قافلي کان دڙڪا دهمان ڏئي ڏوڪڙ پئسا ڪسڪائي وٺندا آهن. بعد ۾ ڪين اتان امن امان سان لنگهڻ جي ضمانت ڏيندا آهن. مان هن قبيلي جي مشهور واپاري جي زال بابت ٻڌو آهي جنهن جو مڙس مقرر مدت کان وڌيڪ دهليءَ ۾ ٽڪي پيو آهي. اها عورت قافلي جي اڳواڻ کي پوئتي ورڻ کان روڪڻ واسطي ڏهه هزار روپيه ڏهاڙي معاوضو ادا ڪري رهي آهي. ڇاڪاڻ ته جيڪڏهن قافلو اڳتي نڪري ويو ته سندس مڙس اڪيلي سر لڪ لنگهي ڪونه

سگهندو. امڪان آهي تہ اتان لنگهندي جابلو علائقي جا ماڻهو ڪيس ماري ختم ڪري ڇڏين، ڇو جو دهليءَ ۾ پنهنجي تجارتي مال جي وڪري ڪان پوءِ وٽس ڏن دولت بہ هوندي.

گذريل سال انهيءَ قبيلي جو پهريون قافلو ڪراچي آيو هو. انهن جي اڳواڻ مون کي ٻڌايو تہ هاڻي جلد ئي هو هن رستي سان تجارت شروع ڪندا ۽ کين هيتري ٿوري پنڌ ۽ وڏيڪ سهوليتن جي ڪا خبر ئي ڪانہ هئي. مان جڏهن انهن سان مليس تہ اهي ديرا اسمعيل خان ڪان ٻيڙين تي آندل اُن جهازن ۾ چاڙهي رهيا هئا، جيڪا هنن غزنيءَ ڪان اُٺن جي قافلي وسيلي اُتي آندي هئي. اتان ڪان خالي اٺ ڪراچيءَ آندا هئائون تہ موٽ تي افغانستان ڏانهن ويندڙ تجارتي مال جيڪڏهن مليُ تہ کنيون وڃن.

حقيقت اها آهي تہ هن تجارت سان لاڳاپيل قافلن هاڻي پنهنجي تجارت جو رخ ڪلڪتي بدران ڪراچيءَ ڏانهن ڪيو آهي جيڪا نهايت اهم ڳالهہ آهي.

(٣) خيوا جنهن کي ميجر ائبٽ 61 - 20 ويڪرائي ۽ 60 ڊگهائي ڦاڪ تي ڏيکاري هڪ نئين ماڳ تي وجي بيهاريو آهي. هي شهر موجوده خراسان جي راجڌاني آهي. اتر اولهہ واري پاسي ڪان "اورابرگ" واري علائقي ڪان ڏار ٿي وجي ٿو. اتان زمين جي هڪ جدا پٽي گذري ٿي، جتي قزاخ قبيلي جا ماڻهو رهندا آهن. اتان جو حڪمران روس جو ڏن ڀرو آهي جنهن جي چوڌاري ڪئسپين سمونڊ ڦري ايندو آهي. ڏکڻ اولهہ پاسي ايران ۽ هرات اٿس. ڏکڻ اوڀر واري طرف ڪان بخارا ۽ اتر اوڀر ڪان ڪوڪن وارو علائقو آهي. هڪ اندازي مطابق سندس پکيڙ اتر ڪان ڏکڻ 800 ميل اولهہ ڪان اوڀر 600 ميل آهي. هيءُ علائقو بخارا کي روس ڪان الڳ ڪري ٿو. نتيجي طور ٻنهي ملڪن ۾ هلندڙ واپار هن ملڪ وسيلي ٿئي ٿو.

مرو يولاتان علائقي جو مکيہ ماڳ آهي. نہ رڳو بخارا ۽ ايران وچ ۾ هلندڙ واپار جي نقطہ ، نظر ڪان هي هڪ اهم ٿاڪ آهي، پر خيوا ۽

افغانستان وچ ۾ تيندڙ تجارت جي لحاظ کان بہ سندس حيثيت مسلم آهي. جيڪڏهن هن شهر جي اهميت ڏانهن جوڳو ڌيان ڏنو ويو تہ هتي دولت جا انبار لڳي ويندا.

(۴) فرينڊز آف انڊيا

(۵) ايضاً

(٦) دي اڪانامسٽ

(۷) ايضاً

(۸) وڌيڪ معلومات لاءِ ڏسو ضميمو "ب"

باب يارهون

(١) سنڌين Sindian مئي 1857

(٢) ڪلڪتہ انگلش مين، لنڊن ٽہ لاهور ئا فرات، سنڌ ۽ پنجاب ريلوي، انگلش مئن ولسن رايل ايڪسچينج

باب ٻارهون

(١) هن معلومات لاءِ پنجاب جي ريزيڊنٽ انجنيئر جو ٿورائتو آهيان.

(٢) ڪلڪتہ - انگلش مين.

باب تيرهون

(١) سال 1856-57 لاءِ سنڌ جي ڏيساوري واپار لاءِ ضميمي الف موجب هڪ ياداشتناموں.

(٢) هيءَ مقصد خانگي شعبي جي ناتي حاصل ڪيو ويو آهي. ڪپهہ ۽ اُن جي ڳنڍڙين ٻڌڻ لاءِ مشينون ڪراچي ۽ ملتان ۾ رکيون ويون آهن. ان سهوليت لاءِ ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ جي مهرباني سمجهڻ گهرجي.

(٣) جهانگير نسروانجي ائنڊ ڪمپني واپاري برادري کي هيٺ ڏنل خط سان سنڌن ٻانڌن ۾ پيل اُن جو ڪين اطلاع ڏنو آهي.

جهانگير نسروانجي ائنڊ ڪمپني ڪراچي، ڏانهن

مان وارا سائين!

مون کي اوهان جو اهو خط مليو آهي، جيڪو اوهان اڳئين مهيني جي 27 تاريخ لکي روانو ڪيو هو. مان جواب ۾ هي گذارش ڪري رهيو آهيان ته منهنجي موڪليل اُن مان ٻن يا ٽن ڳوٺين جي تپاس ڪريو ۽ چڱيءَ ريت سندس جاچ پرک ڪريو. اها ان پنهنجي ناظر ڪَان ٻه ٽي سو ميل اڳتي وچي واپاري آهي ۽ پورا ٽي سال هن واپاري وکر جي ڪڍ هڄيو آهيان ۽ ويهه هزار فوٽ اوچن جبلن جي چوٽين تي رهندڙ ماڻهن وٽان وٺي ٻيڙين وسيلي هتي آندي اٿم. هن قسم جي اُن اڳي نه ڪڏهن خراسان وارن ڏٺي آهي ۽ نه وري ڪڏهن ڪراچي ۽ انگلنڊ جي واپارين جي اک تي چڙهي آهي. هن ان جو تاندرو تمام گهڻو ڊگهو ۽ اعليٰ قسم جو آهي. اوهان ويساهه ڪريو ته هن ان سان آسٽريليا يا ميرنيو جي ان پهچي ڪانه سگهندي. جن رڍن تان هيءَ اُن ڪتري لاٿي وئي آهي، سي قد ڪاٺ ۾ گڏهن جيڏيون آهن. سندن اُن ايڏي ڊگهي هوندي آهي جو ڌرتي سان گسندي هلندي آهي. امرتسر جي واپارين هن ان جي مڻ لاءِ چاليهه روپيه آڇيا هئا. پر مان هيءَ انگلنڊ جي مارڪيٽن ۾ متعارف ڪرائڻ چاهيان ٿو، تنهنڪري ڪين انڪار ڪيم.

انگلنڊ ڪان فوجي ڪٽي ڏهاڙي جهاز اچي ڪراچيءَ ۾ بندر ڪندا آهن. انهن جهازن جا ڪئپٽن، واپاري يا ڪي ٻي ڏريون وڏيءَ خوشيءَ سان هن قسم جي ان انگلنڊ ڪٽي ويندا. جڏهن هن قسم جي اعليٰ ان هڪ ڀيرو انگلنڊ ۾ متعارف ڪئي وئي ته ڊگهي تاندي ۽ اعليٰ جنس جي هن اُن لاءِ طلب وڌندي ۽ گهرائڻ واسطي آرڊر روانا ڪيا ويندا.

توهان جو مخلص

آراتون.

قلم تازو:

مان هن خط سان گڏ پيجڪ ٻه روانو ڪري رهيو آهيان. اُن جون ڪل اٺتيهه ڳوٺيون آهن، جن جي بنگالي مڻ موجب ڪل تور پنجهٺ

مڻ پنجويهہ سير آهي. وچور هن ريت آهي.

اعليٰ اڇي وڙ جي اَن	25	ڳوٺيون	58 - 30
اعليٰ ڪاري وڙ جي اَن	2	ڳوٺيون	3 - 22
اعليٰ چرل وڙ جي اَن	2	ڳوٺيون	3 - 13
ڪل ڳوٺيون			29 - 25 - 65 يا 5254 پائونڊ.

هن مان معلوم ٿيندو تہ ڪاري ۽ چرل ان جون چار، باقي 25 اوڇي سفيد ان جون آهن.

(۴) ڪڇي ۽ تيار پٽ جو في اسر (Assor) شڪارپور جي 1/4 90 روپئي ۾ ملندو آهي، شڪارپور جا مذڪوره 2\1 90 روپيہ ڪمپنيءَ جي 1/2 88 نون سڪن جي تور برابر آهن. ينهي قسمن جي پئسي جي مٽا سٽا هن ريت آهي تہ ڪمپني جا 3/4 94 روپيہ شڪارپور جي 100 روپيہ جي برابر آهن، يعني ڪمپني جو روپيہ شڪارپور جي روپيہ کان 5 1/4% ملهہ ۾ وڌيڪ آهي.

(۵) سر اليگزينڊر برنس - شڪارپور واري رستي بابت رپورٽ.

(٦) سنڌ جي ڏيساوري واپار جو ياداشتنامو سال 1856-57 ڏسو ضميمو الف

(۷) لئنگ ائنڊ ڪمپنيءَ جو ساليانو سرڪيولر - سال، 1656

(۸) لنڊن ٺ لاهور يا فرات، سنڌ ائنڊ پنجاب ريلوي، انگلش مين ولسن. رايل ايڪسچينج

(۹) دي بامبي ٽيليگراف ائنڊ ڪوراير - آڪٽوبر 1856

(۱۰) پنجاب جي انتظام لاءِ ترتيب ڏنل رپورٽ سال 1854 کان 1856 تائين فقرو 194

باب چوڏهون

(۱) لئنگ ائنڊ ڪيپسبيل ساليانو سرڪيولر 1856

(۲) هن هندستاني اخبار جو ٿورائتو آهيان، جنهن تان مون مٿيون فقرو کڻي ڪتاب ۾ شامل ڪيو آهي.

(۳) ڏسو ضميمو الف

(۴) گذريل سال (1855-56) تمام گهڻي سهانگي هئي ان سال موسم خشڪ هئي، تنهن ڪري فصل لاءِ سٺي ڪانہ هئي. پر اڳين سالن جو اناج اڃي مارڪيٽ پهتو هو جيڪو تمام گهڻو هو. ان ڪري مهانگائي ڪانہ ٿي.

(۵) پنجاب جي انتظام تي تيار ٿيل رپورٽ (سال 1854 کان 1856 تائين).

باب پندرهون

(۱) ڊاڪٽر گيراڊ، ميڊيڪل بورڊ بامبي جي سيڪريٽري ڏانهن لکيل هڪ خط ۾ پنهنجي خيالن جو اظهار هن ريت ڪيو آهي.

ميڊيڪل ڪاليج ممبئي

12 نومبر 1847ع

فقره نمبر 16

توهان جي خط نمبر 1475 سال 1847ع ناتي سان، جنهن سان گڏ سنڌوءَ جي ڪوري ڦاٽ پرسان ملندڙ لوڻ جي جنس بہ رواني ڪئي وئي آهي، گذارش ڪجي ٿي تہ مون هن لوڻ جو نهايت ڌيان سان تجزيو ڪيو آهي ۽ هن نتيجي تي پهتو آهيان تہ هي لوڻ نهايت خالص آهي. منجهس بروماٺيڊ، آيو ڊائيڊ ۽ لوهہ جي ملاوٽ ڪانہ آهي ۽ ٻين لوڻن جي ڀيٽ ۾ مئگنيشم ۽ لائيم سلفيٽ جا ٿورڙا جزا منجهنس موجود آهن.

ڊاڪٽر گيراڊ

بمبئي جي ميڊيڪل بورڊ سنڌ جي لوڻ بابت بمبئي سرڪار ڏانهن هن ريت رپورٽ موڪلي:

فقرو 17

مان هيءُ خط ميڊيڪل بورڊ جي هدايتن موجب روانو ڪري رهيو آهيان، جيڪو اڳئين مهيني جي 28 - تاريخ واري اوهان جي موڪليل خط نمبر 4065 جي جواب ۾ موڪليو وڃي ٿو. جناب گورنر اِن ڪائونسل جي معلومات واسطي عرض آهي تہ سنڌوءَ ڪناري سان ملندڙ

لوڻ جو تجزيو ڪيمسٽري جي پروفيسر ۽ اسسٽنٽ سرجن ڊاڪٽر گيراڊ ڪيو آهي. تجزئي مان پتو پيو آهي، تہ هي اهڙو خالص لوڻ آهي جنهن جهڙو هن کان اڳ هن بورڊ ڏٺو ئي ڪونہ آهي. تجزئي جي رپورٽ هيٺ ڏجي ٿي.

جي. اسڪاٽ

(٢) پنجاب جي انتظام بابت رپورٽ (سال 1854 کان 1856 تائين)

(٣) برنس جي تصنيف ٽريولس ان ٽُ بخارا جلد 2 ص 400

(۴) لنڊن کان لاهور يا فرات، سنڌ ائنڊ پنجاب ريلوي.

انگلش مئن، ولسن، رايل ايڪسچينج

باب سورهون

(١) اتر هندستان ۽ هماليہ بابت اهم معلومات، مون هندستان جي مختلف اخبارن تان کنئي آهي خاص طور "لاهور ڪرانيڪل" جو ٿورائتو آهيان. ڪتاب جو هي باب، فراهم ڪيل، سندن مواد کان سواءِ لکي ڪونہ سگهان ها.

(٢) ٽيليگراف جي ايجاد ٿيڻ کان پوءِ اطلاع پهچائڻ جي هن طريقي هندستان جي معاملي ۾ نهايت اهم ڪردار ادا ڪيو آهي، جنهن جو ڪو مثال بيان ڪري ڪونہ ٿو سگهجي. هن سائنسي وسيلي کان سواءِ هندستان جي ڪمانڊر - ان - چيف جو پنهنجي پوري اڌ فوج کان رابطو ڪٽجي وڃي ٿو. جيڪڏهن هن کي ڪمانڊر - ان - چيف جو ساچو هٿ چئجي تہ ڪو وڌاءُ ڪونہ ٿيندو. هن طريقہ ڪار وسيلي پنهنجي پيادل فوج ۽ توبخاني کي اڳتي وڌڻ جون هدايتون ۽ حڪم ڏيندو آهي ۽ گهوڙيسوار دستن جي چرپر کان چڱيءَ ريت واقف هوندو آهي. فوجي ڪاروايون ۽ ڪاميابين کان کيس باخبر رکيو وڃي ٿو.

هن طريقي وسيلي کيس اهو پتو پوندو آهي تہ مورچہ بند فوج جو نقشو ڪهڙو آهي. کيس ٽيليگراف وسيلي گورنر جنرل ۽ ٻين لاڳاپيل اعليٰ عملدارن سان تعلق رکڻو پوي ٿو. ڏيهي ماڻهن طرفان هلايل افواهن

جي ڪوڙ ۽ سچ ڪي هن جي اطلاع وسيلي پرکي سگهجي ٿو. هن رابطي مان ڪيس پنهنجي ڪمزور پاسي جو جلديءَ ۾ اطلاع ملي ويندو. ڪيس اها خبر به ترت پئجي ويندي ته دشمن فوج جو ڪهڙي طرف ڪان وڌيڪ زور آهي. هن ايجاد ڪان پوءِ ڪنهن پيغام نيڻ ۽ آڻڻ واري عملي جي ضرورت نه رهي ۽ پيغام به گهربل ذرين ڪي اک ڇنڀ ۾ پڄي رهيو آهي. هن طريقي جي اهميت تمام گهٽي آهي. ٽيليگراف جي نصب ڪرڻ ۾ به دليري درڪار هئي. جن ماڻهن ٽيليگراف جي منصوبي تي ڪم ڪيو يا جن ماڻهن جي حڪم سان اهو منصوبو عملي طور ڪامياب ٿيو، سي همت وارا ۽ بهادر ماڻهو آهن. انهن هلندي جنگ ۾ دشمن ملڪ جي علائقن منجهان ۽ بندوق جي زور تي ٽيليگراف جون تارون وڇايون. ڪماندر- ان - چيف ٽيليگراف جي هڪ ڪان ٻئي ٿنڀي تائين پنهنجي توبخاني سان گڏ موجود هو. هو ٻن لاءِ به ڪٿي ٽڪي ڪونه ويٺو ۽ سارو وقت هل هلان ۾ رهيو. ٿنين ۽ تارن لڳي وڃڻ ڪان پوءِ هن جو ماٺ وهڻ مشڪل هو. هيڊ - ڪوارٽر ڪري هڪ جائو وهڻ ڪيس جڻ ڪائڻ تي لڳو. ٽيليگراف مڪمل ٿيڻ ڪان پوءِ هو اله آباد ۾ رهيل گورنر - جنرل، عالم باغ ۾ آئوٽرام ڪلڪتي، مدراس بمبئي ۽ ٻين به دور دراز علائقن سان رابطي ۾ اچي ويو. اهو سارو بنگال انجنيئرن جو ڪارنامو آهي. هن معاملي ۾ ليفٽيننٽ پئٽرڪ اسٽيوئرٽ سڀني ڪان وڌ ڪيرون لهڻي ٿو. هن سان سهڪار واسطي ڪٿي ٻيا ماڻهو به آهن، پر هِن ساري منصوبي تي هُن ڪم ڪيو. مختلف شهرن ۽ علائقن ڏانهن تارن وڇائڻ جو منصوبو جوڙيو ۽ عملي ڪم ڪيو ۽ هڪ جاءِ ڪان ٻي جاءِ تائين ٽلڪندو ۽ هلندو وتيو. هڪ موقعي تي سندس ماڻهن ڪِ دشمن ملڪ جا گهوڙيسوار ڪاهي پيا. ٻئي ڀيري سندس عملي جي ماڻهن پويان نيم مسلح دشمن گهوڙيسوار حملو ڪري آيا. هنن ته پڄي جان بچائي پر سندن تارون وڏجي ٽڪرا ٿيڻ ڪان بچي ڪونه سگهيون ۽ پيو سامان به ناس ڪري ڇڏيائون. وري ٻئي ڀيري توبون جوڙي بجليءَ جون بيٽريون تباهه ڪري ڇڏيائون. جن گاڏين تي سامان

ڪٺائي موقعي تي پهچايو ٿي ويو، تن ڪي پڇي پورا ٿي ڪيو ويو. پر پوءِ بہ اهي ٿنيا ڪپندا رهيا. هڪ ڪان پوءِ ٻيو. جبلن منجهان، جهنگن منجهان، واهن منجهان، درياهن منجهان ۽ جڏهن توبن جا گولا ڌماڪن سان وسڪارا ڪرڻ لڳندا آهن، تہ ٽيليگراف جون سسيون پنهنجي خاموش زبانيءَ سان تڙڪڻ لڳنديون آهن ۽ پنهنجي مائي ٻوليءَ ۾ ڪجهہ ٻولڻ لڳنديون آهن. سر ڪولن ڪيمپبيل ڪانپور ۾ ويٺي سر جيمس آئوٽرام سان ڳالهايو ۽ دشمن پڇي جنگ جو ميدان خالي ڪري ويو، تنهن ڪان اڳ جنگ جو نتيجو بہ معلوم ڪري ورتائين. لکنؤ وڃڻ کان اڳ دشمن ڪان صفون خالي ٿي چڪيون هيون. هڪ تنبو سندس تنبو پرسان هنيو ويو هو. زمين ۾ هڪ اونهون ڏرو ڪٽي پاٽيءَ سان پري ڪتل ٿنبي مان هڪ تار آٽي ان پاٽيءَ ۾ ٻوڙي وئي هئي. هڪ چقمق جي مدد سان بئٽريءَ ڪم ڪرڻ شروع ڪيو ۽ هت لائڻ سان لوهہ انسان جو فرمانبردار ٿي ويو. موسم خشڪ ۽ طبع ۾ بہ گهٽي گرمي هئي. ان رُت ۾ ڌرتي ائين پچري رهي هئي، جيئن پڪيون سرون ڪوري ۾ ڪامنديون آهن ۽ بجلي جي وهڪري لاءِ انسيوليٽر جو ڪم ڏئي رهي هئي. تار تمام ٿلهي هئي ۽ مٿان ڪنهن بہ شيءِ سان ڍڪيل ڪانہ هئي هڪ کهري ٿنبي مٿان ويڙهيل هئي، جيڪو 15 يا 16 فوٽ اوچو هو ۽ هر موسم ۾ ڪم ڪرڻ لائق هو. اسان دلڪشا ۾ موجود ئي هئاسون جو ڏنڏ ۾ ڪيترن ٿنين جي قطار وڏندي اچي اسان وٽ پهتي ۽ هڪ تار دريءَ مان ٽپي اچي هڪ ڊرائنگ روم ۾ ختم ٿي ۽ اها باقاعدگيءَ سان ڪم ڪرڻ لڳي هئي. انهيءَ وسيلي گورکن بابت پڇا ڳاڇا ٿي رهي هئي. فوجي ماڻهن جو احوال پڇي رهيو هو ۽ خيالن جي ڏي وٺ ٿي رهي هئي. سر ڪولن ۽ لارڊ ڪئننگ جي وچ ۾ ڪنهن نڪتي تي بحث مباحثو ٿي رهيو هو ۽ ٻئي پاسي گولين جا ڪڙڪا توبن جي گولن جا ڌماڪا هئا، جيڪي ان پس منظر ۾ گونجي رهيا هئا. ٽائيمس جو خاص نمائندو جنهن 9 مارچ 1858ع تي لکنو سامهون هي ڪالم لکيو.

اهو ڪيڏو نہ بهتر ٿئي ها جو فرات، سنڌ، ۽ پنجاب ريلوي هن

بغاوت جي ڏينهن ۾ مڪمل هجن ها. جڏهن اسان جي فوج اچي لاهور ۾ لهي ها تہ باغي علائقن وارا ڏيهي ماڻهو وائڙا ٿي وڃن ها. ان سان گڏ جيڪڏهن ٽيليگراف رٿا بہ مڪمل هجي ها. سنڌو ۽ ٽيمس جي وچ ۾ تڪڙو رابطو قائم ٿئي ها تہ الائي ڇا ٿي چڪو هجي ها." لاهور ڪوانيڪل.

(۳) لئنڊ گرانٽس لاءِ ڏسو ضميمو "پ"

12 پايون = هڪ آنو = 1 1/2 پينس

16 آنا = 1 روپيہ = 2 شلنگ

100,000 = هڪ لک = 10,000 پائونڊ

100 لک = هڪ ڪروڙ = 1000000 پائونڊ

80 تولا = هڪ سير = پائونڊ

40 تولا= هڪ مڻ = 80 پائونڊ

28 مڻ = 2240 = پائونڊ = هڪ ٽن

ضميمو الف

سال 57-1856 لاءِ سنڌ جي ٻاهرئين واپار جو ياداشت نامو:

سنڌ جي فتح کان پوءِ ڪسٽم جي ڊپٽي ڪليڪٽر طرفان واپاري اوسر بابت ظاهر ڪيل انگ اکر:

(۱) سنڌ جو اڳئين سرڪاري سال 57-1856 سان لاڳاپيل ڏيساوري واپار گهٽيو وڌي وڃڻ ڪري نيارو آهي، جنهن مان ڏسجي ٿو تہ هن علائقي جي تجارت جو مستقبل نهايت روشن آهي.

سرڪاري سامان جي تجارت 14201879 روپين جي ٿي آهي، جيڪا اڳين سالن 1859342 ۽ 12342537 جي ڀيٽ % 15 وڌيڪ آهي تفصيل هيٺ ڏجن ٿا.

درآمد

واپار	6647169	روپيہ
مال ۽ خزانو	209488	روپيہ
	56,657	روپيہ

اڳئين سال جي درآمد 6298134 روپيہ

واڌارو 558523 جيڪو 9% آهي.

برآمد

تجارت 7346406 روپيہ

مال خزانو 98816 روپيہ

ڪل 7445222 روپيہ

اڳئين سال جي برآمد 6044403 روپيہ

برآمد جو واڌارو 1400819 جيڪو 22% واڌارو آهي.

(٢) سال 57-1856 جي واپار جي انگن اکرن کي گذريل پنجن سالن جي واپار جي انگن اکرن سان ڀيٽائي ڏسبو تہ 1379229 روپين جي درآمد جو واڌارو ٿيو آهي، جيڪو 25% سمجهڻ کپي. انهيءَ عرصي دوران برآمد ۾ 3451014 روپين جو واڌارو ٿيو آهي، جيڪو 88% ۽ ڪل 52% بيهي ٿو.

هيٺ ڀيٽوار جائزي واسطي ڪي انگ اکر اختصار جي صورت ۾ ڏنا ويا آهن، جنهن مان سنڌ جي مکيہ شين جي درآمد ۽ برآمد، واڌارو ۽ گهٽتائي معلوم ڪري سگهجي ٿي.

	1855-56	1856-57	واڌارو	گهٽتائي	واڌارو فيصد	گهٽتائي فيصد
گهوڙا	339060	438150	99090	-----	29	----
نير	423881	354655	-----	69226	----	16
ميڄ	68944	440552	371608	-----	539	----
دوائون	160675	130949	----	29726	----	19
ڪٽڪ	308299	10672	----	297627	----	97
ٻيا اناج	256193	157337	---	98856	---	39
گيهہ	233672	156107	---	77565	---	31
شورو	212004	375472	163468	---	86	---
جنگلي	591215	837472	246257	---	42	---

سرنهن	476335	318600	---	157735	--	33
پيا پچ	332013	91606	---	240407	---	72
ڪچو ۽ تيارپٽ	3761	320174	316413	---	83[illegible]	---
اُن	2213108	3115903	902795	---	41	---
ڪل	5619160	6747649	2099631	---	22	---

درآمد

پوشاڪون	152184	101763	---	50421	---	33
سوٽي ڪپڙو	451554	447360	---	4194	---	1
رنگين سادو ڪپڙو	2217957	2172070	---	45887	---	2
پيون شيون	75545	59109	---	16436	---	24
ڌاڳو	203227	191481	---	11746	---	5
اناج	232947	337569	104622	---	45	---
ڪچو ڌاتو	216952	317247	100295	---	45	---
تيار ڌاتو	106453	95881	---	10572	---	10
ڪچو پٽ	147794	56577	---	91217	---	63
پٽ ۽ اُن جو ڪپڙو	136704	85697	---	51007	---	30
مصالح	157155	249945	92790	---	59	---
کنڊ	215959	164776	---	51183	---	24
شراب	194590	263247	68657	---	35	---
مال خزانو	300378	209488	---	90890	---	30
خشڪ ميوو	131060	256283	125223	---	96	---
ريلوي جو سامان	---	563462	563462	---	---	---
ڪل جوڙ	4940459	5571955	1055049	--	9	---

سنڌ جا جن ماڳن سان واپاري لاڳاپا آهن تن جا نالا ۽ تن سان تيل ڏيتي ليتيءَ جو وچور

نالا	در آمد		برآمد	
	1855-56	1856-57	1855-56	1856-57
	روپيہ	روپيہ	روپيہ	روپيہ
بمبئي	5581212	5227429	5374320	6697516
ڪلڪتو	----	----	----	13074
ڪوڪن	2464	4510	----	----
ڪڇ	74986	72425	112101	138310
انگلنڊ	157800	773835	35139	1446
فرانس	----	----	----	93390
گوا ۽ دمن	4532	10064	----	213
گجرات	57608	141787	11747	15647
ڪاٺياواڙ	129322	201954	121485	64597
ملبار	97632	90388	169154	145933
ماريشس	1894	8030	17568	28538
مڪران	11065	13328	35895	24062
ايراني نار	179619	312007	166694	132445
ڪل جوڙ	**6298134**	**6856657**	**6044403**	**7355219**

(۵) مٿي ڏيکاريل جدولن ۾ اڳين سالن سان لاڳاپيل سنڌ جو واپار بلڪل اطمينان جوڳو سمجهڻ گهرجي. ڇاڪاڻ تہ انهن سالن واري واپار کي 1855-56 جي واپار سان ڀيٽائي ڏنو ويو آهي، جيڪو جنگ جو سال هو ۽ واپاري ڏيتي ليتي تمام گهٽي ئي هئي. نظر ائين ايندو تہ گذريل سالن کان هن سال دوران تيل ڏيتي ليتي 74% وڌيڪ آهي.

(٦) جيڪڏهن واپار ۾ اڳين سالن دوران ڪا ترقي نہ ٿئي ها تہ پوءِ بہ ان ۾ واڌارو ڪونہ ايندو وڃي ها. هن نڪتي کي ڪنهن بہ

مناسب طريقي سان سمجهي سگهجي ٿو ته هن واپار تي جيڪڏهن غيرفطري حالتن ڪو اثر نه ڪيو آهي، ته انهن جي گذري وڃڻ کان پوءِ وچي پنهنجي سياويڪ حالتن موجب هلندو رهندو.

(٧) امڪان هن ڳالهه جو به آهي ته روس ڪي جيڪو تجارتي ۽ زراعتي نقطه نظر کان نقصان پهتو آهي، تنهن مان ٿوري عرصي لاءِ هندستان جي تجارت ۽ زراعت کي ضرور فائدو پهچندو. افغانستان ۾ وڳوڙي صورتحال ۽ ايران جنگ ڪري اهڙو ڪو خاص ابتو اثر به محسوس ڪونه ڪيو ويو آهي ۽ نه وري واپارين کي اهڙين حالتن ڪري ڪو ڏپ ڏاءُ لڳو آهي. پر جيڪڏهن اها صورتحال پيدا نه ٿئي ها، ته گذريل سالن جي واپاري ڏيتي ليتي جا اجا به گهٽو وڌڻ جا امڪان هئا.

(٨) ڪيترو تجارتي سامان درياهي آگبوٽن وسيلي ڪجي اچي ايراني نار وٽ پهچندو. انهن جنگي حالتن ڪري سنڌوءَ وسيلي آگبوٽي آمدرفت تي هلندڙ ڪم مهمل ڪيو ويو. تنهنڪري تجارتي آمدرفت ۾ گهٽو خلل پئجي ويو.

(٩) معلوم ٿيندو ته افغانستان سان واپار ۾ ڪا گهٽتائي ڪانه آئي. انهيءَ ملڪ سان اُن ۾ مجث جو واپار وڪر ۾ 902795 روپين ۽ پوئين وڪر ۾ 371608 روپين جي تجارت جو واڌارو آيو آهي. اتان جي واپارين جو چوڻ آهي ته انهيءَ ملڪ جي امن امان ۾ ڪوبه رخنو ڪونه پيو آهي. ناهوڪن اگهن ڪري واپار تمام گهٽو هليو توڙي جو رُت به پوئين هئي.

(١٠) سنڌ ۽ پنجاب ۾ تيلي ٻج جي پوکي هيٺ اڳئين جي ڀيٽ ۾ تمام گهٽي ايراضي آندي وئي آهي. پر اڳين سالن کان اهي 11% يعني 151936 جي ماليت جيترا گهٽ ٻاهر موڪليا ويا.

(١١) ان جو ڪارڻ رڳو اهو هو ته پنجاب جي تيلي ٻجن جي پوري اپت سنڌوءَ وسيلي نيڪال ڪانه ٿي سگهي. اڳئين سال پنجاب جي ايلسي ۽ سٽيءَ جي سرڪار پاڻ خريدار هئي. پر هن سال ائين ڪونه ٿيو

۽ تنهن ڪري پيداوار کي ڪراچي موڪلڻ جا جتن ڪيا ويا.

(۱۲) شـــوري جي ڏيتي ليـــتي ۾ 163468 روپين جو 86% واڌارو ٿيو.

(۱۳) نير، اناج ۽ دوائن جي ڏيتي ليتي ۾ گهٽي لاٽ آئي، نير جي ڏيتي ليـتي ۾ لاٽ ان ڪري آئي جو پيـڙين بدران آگـبوٽ آيا ان ڪري آمدرفت ۾ مونجهارو پيدا ٿي پيو.

(۱۴) روس واري جنگ دوران سنڌ جي بيـشــمــار ڪٽڪ بمبـئي وسيلي انگلنڊ رواني ڪئي وئي هئي. جيڪڏهن امن امان هجي ها ته هن واپاري وکر جو اجا به گهڻو مقدار انگلنڊ برآمد ڪيو وڃي ها.

(۱۵) سنڌ ۾ پيـدا ٿـيندڙ مال جي جيـئن پيـداوار وڌندي وئي ته يورپ جي مارڪيٽ ۾ پهچندي وئي ته برطانيه ۾ تيار مال جي درآمد گهٽجي وئي. جهڙوڪ: سوٽي، پٽ ۽ اوني ڪپڙي ۾ 131370 روپين ۽ تيـار ڌاتوءَ جي مـد ۾ 10572 روپين جي لاٽ نظر ايندي. هيءَ انهي ڪري ٿي جو افغانستان ۾ وڳوڙ ڪاهي پيا هئا.

(۱٦) کنڊ جي درآمـد ۾ گـهـٽـتـائي انهيءَ ڪري ٿي جو سنڌ ۽ پنجاب ۾ کنڊ تيـار ٿـيڻ لڳي هئي. هن دور ۾ پٽ جي برآمـد ۾ گـهـڻـو اضافو آيو. ان زماني بخارا مان تمام گهڻو پٽ آيو ۽ هي وکر سنڌ مان تمام گهڻو ٻاهر موڪليو ويو. نه ته اڳي سنڌ پاڻ گهرائيندي هئي.

(۱۷) اڳي سنڌ جو لوڻ ڪلڪتي ڏانهن تمام گهڻو ويندو هو. پر ڇا ٿـيـو جو بمبـئي جي آگـبـوٽن اوڇـو ڀـاڙا وڌائي ڇڏيا. ڇاڪاڻ ته سرڪار مٿـن زور رکـيـو هـو ته هـو تجارتي سامـان ايراني نار ڏانـهـن کڻي وڃن.

(۱۸) هن دور ۾ نظر ايندو ته برآمد درآمد کان 488565 روپيه يا 7% وڌيڪ آهي. ان جو ڪارڻ اهو آهي ته هن قسم جي ڏيتي ليتي سنڌ ۾ بلڪل نئين هئي.

(۱۹) ڏٺـو ويندو ته ٻن سالن جي نـهايت مـختـصر عـرصي دوران برآمد وڌي ٻيڻي ٿي وئي آهي، توڙي جو آمدرفت ۾ به ڪو سڌارو واڌارو.

ڪونہ آندو ويو هو.

سنڌ ڏانهن اينڌڙ تجارتي قافلا ڏکين جابلو رستن ۾ لڪن کي لتاڙي مري هجي منزل مقصود تي پهچندا هئا. انهن جبلن کي پيچي پروڙي لنگهڻ جوڳا گس گهڙڻ ڪا اک مان ماکي لاهڻ ڪانہ هئي. جڏهن اهي رستا سولا ۾ سنهنجا ٿي پوندا، تہ سنڌ وسيلي ٿيندڙ تجارت جو ڪو اتو متو ڪونہ هوندو.

(٢٠) ريل ۾ رستن جي تعمير ٿيڻ ڪري جهت اثر تہ اهو ٿيندو جو ڪاپي جي شين جا اگهہ هڪدم چڙهي ويندا ۾ انهن جو هتي ڪاپو وڌائي ڪونہ سگهبو.

(٢١) سنڌ جي تجارت سان لاڳاپيل سنہ 1847-48ع کان وٺي رڪارڊ موجود آهي. 1843ع واري سال سنڌ فتح ٿي. ان عرصي کان وٺي 1847ع واري سال تائين پڪ سان ڪجهہ بہ چئي ڪونہ ٿو سگهجي تہ سنڌ جي حقيقي ڏيتي ليتي ڇا هئي. پر سال 1847-48 کان پوءِ پورو پتو پئجي سگهي ٿو تہ ان ساري برآمد جو 3/4 حصو بمبئيءَ موڪليو ويو آهي. سنڌ جو ايترو برآمدي مال بمبئي ڏانهن وڃڻ سنڌ جي فتح ٿيڻ کان پوءِ شروع ٿيو آهي.

(٢٢) نظر ائين اچي ٿو تہ انهيءَ ساڳئي عرصي دوران بمبئي مان ذري گهٽ ساڳئي مقدار جيترو تجارتي مال سنڌ ڏانهن آيو آهي. تجارت سان لاڳاپيل ڪاغذن مان اها ساڳي ڳالهہ واضح ٿئي ٿي.

هيٺ ڏنل جدول مان 1843-44ع کان وٺي 1856-57ع تائين سنڌ ۾ بمبئي جي پاڻ ۾ درآمد برآمد ڏسي سگهجي ٿي.

سال	بمبئي کان سنڌ اينڌڙ مال	سنڌ کان بمبئي اينڌڙ مال	
1843-44	1391743	187054	بمبئي جي
1844-45	2178388	366464	رڪارڊ
1845-46	3131164	691939	موجب
1846-47	2945550	1388222	
1847-48	2298108	1386113	

1848-49	2774906	917519	بمبئي سان
1849-50	3587995	907656	گڏ گجرات
1850-51	3836765	1434350	سان بہ واپار
1851-52	4397389	1676828	
1852-53	4818547	3161112	
1853-54	4546422	3362907	ڪراچيءَ
1854-55	5176193	2702680	جي
1855-56	5581212	5374320	رڪارڊ
1856-57	5227429	6697546	موجب

(٢٣) هن جدول مان ائين ڏسڻ ۾ ايندو تہ سنڌ 1843-44 دوارن بمبئي ڏانهن 187054 روپين جيترو تجارتي مال برآمد ڪيو هو. جڏهن تہ درآمد 1391743 رپين جيتري ٿي هئي. مٿي لکت موجب سنڌ بمبئي ڏانهن 3/4 برآمد ۽ درآمد ڪندي هئي تہ ان جي ساري برآمد ۽ درآمد جا انگ اکر هي ٿي سگهن ٿا: برآمد 233817 ۽ درآمد 1739679 روپيہ.

(٢٤) ان ڪان چار سال پوءِ 1847-48 ۾ جڏهن سنڌ جي هر ايندڙ ويندڙ تجارتي مال جي داخلا ٿيڻ لڳي تہ معلوم ٿيو تہ برآمد 1547308 روپيا يا 562% وڌي چڪي هئي. ان ڪان پوءِ وري ٻين ٻن سالن دوران اهو ڏسڻ ۾ ايندو تہ برآمد گهٽجي وئي آهي. پر ان هوندي بہ درآمدي شرح ڪان وڌيڪ نظر اچي ٿي.

(٢٥) 1851-52 واري سال ۾ برآمدي تجارت ۾ وري ترقي اچي وجي ٿي، جيڪا 2441228 رپين يا 54% تائين وڌي وجي ٿي ۽ اها 1847-48 واري برآمدي تجارت ڪان گهٽو وڌيڪ آهي. اهڙي ريت درآمدي تجارت 4892202 روپيا آهي، جيڪا 1847-48 واري درآمد ڪان 70% وڌيڪ آهي.

(٢٦) ان ڪان پوءِ واري سال 1852-53 ۾ برآمد تمام گهٽو وڌيل ڏسبي، جيڪا 3763376 رپين جو اضافو ڏيکاري ٿي ۽ اهو 54% ٿئي ٿو. جڏهن تہ درآمد ۾ فقط 10% جو واڌارو ڏسبو.

(۲۷) 1853-54 واري سال برآمدي واپار ۾ واڌارو ڏسڻ ۾ ڪونه ايندو. پر پوءِ به پاڻ جهلي بيٺل ڏسڻ ۾ ايندي. مگر درآمد ۾ 5% لاٿ نظر اچي ٿي.

(۲۹) سنه 1855-56ع ۾ واپار وري اوج تي ڏسجي ٿو. برآمدي واپار 6044403 روپيه ۽ درآمدي تجارت جو انگ 6298134 رپيا ڏسجي ٿو. اڳئين سال جي حساب سان برآمد ۾ 74% ۽ درآمد ۾ 9% جو اضافو ٿيو.

(۳۰) 1856-57 واري سال ۾ تجارت اڃا به وڌيل ڏسجي ٿي. هن سال برآمدي تجارت 734522 روپيه يا 22% ۽ درآمدي تجارت 6856657 رپيا يا 9% وڌيل آهي.

(۳۱) هيٺ ڏنل جدول ۾ حال مطابق برآمد ۽ درآمد جو اندازو پيش ڪجي ٿو. جيڪو 1847-48 کان 1856-57 تائين ڏنو ويو آهي.

سال	درآمد	برآمد	جوڙ
1847-48	2878720 رپيا	1547308 رپيا	4426028 رپيا
1848-49	3497157 رپيا	1071339 رپيا	4568496 رپيا
1849-50	4194141 رپيا	1143783 رپيا	5337924 رپيا
1850-51	4258316 رپيا	1964618 رپيا	6222934 رپيا
1851-52	4892202 رپيا	2441228 رپيا	7333430 رپيا
1852-53	5356908 رپيا	3763376 رپيا	9120284 رپيا
1853-54	5087934 رپيا	3763107 رپيا	8851041 رپيا
1854-55	3751967 رپيا	3468937 رپيا	7220904 رپيا
1855-56	6298134 رپيا	6044403 رپيا	123142537 رپيا
1856-57	6856657 رپيا	7345222 رپيا	14201879 رپيا

(۳۲) سنڌ جو 1843-44 ۾ برآمدي واپار 233817 روپين جو ٿيو هو. سال سنه 1856-57ع دوران 7345222 روپين جو ڏسڻ ۾ اچي ٿو. جيڪو 3050% وڌيو. جڏهن ته 1843-44 ۾ درآمدي تجارت 1391743 روپين جيتري ٿي هئي. جڏهن ته 1856-57 ۾ اها

وڌي وڃي 5227429 رپيا ڏسجي ٿي، جيڪا 247% آهي.

(٣٣) عام طور تي اهو چيو ويندو آهي ته انگريزن سنڌ تي قبضو انهيءَ ڪري ڪيو جو هنن مڪران جي بندر سونمياڻيءَ وارو واپار ڇڪي ڪراچي آڻڻ پئي چاهيو. ان بندر معرفت رڳو افغانستان جا پناڻ واپاري اُن ڪٽي اچي بمبئي رواني ڪندا هئا. ان جو ڪارڻ اهو هو ته سنڌ جي اميرن واپار تي وڏو محصول مڙهي ڇڏيو هو. بمبئي ۾ رکيل رڪارڊ مان اسان کي معلوم ٿئي ٿو ته سنه 1843-44 ۾ سونمياڻي مان فقط 11126 رپين جي بمبئي ڏانهن برآمد ٿي آهي. سنه 1843 کان پوءِ ڇئن سالن جي سراسري برآمد 6917 بيهي ٿي. هن وقت سونمياڻي سان گڏ مڪران جي سيني بندرن جي بمبئي ڏانهن ڪل برآمد 322572 روپيا ۽ درآمد136539 روپيه آهي. ائين چوڻ غلط آهي ته سونمياڻي جي واپار کي ڦيرائي سنڌ ڏانهن پر خود سنڌ جي واپار کي ترقي ڏياري وڌايو ويو آهي.

(٣٤) هندستان ۾ ڪي اهڙيون حالتون به آهن، جيڪي واپار جي اسرڻ ۽ ايرڻ جي ڏس ۾ هاڃيڪار آهن، اهي طبعي ۽ اخلاقي آهن. ڪڏهن وري چا ٿيندو آهي جو ڪاپي جي شيءِ جي طلب ڪري اگهه چڙهي ويندو آهي ۽ برآمد ۾ واڌارو اچي ويندو آهي.

(٣٥) به اهڙا دور نظر اچن ٿا، جن جون حالتون مختلف ۽ اثر ساڳيا آهن ۽ انهن دوران سنڌ جو برآمدي واپار نه رڳو منفرد رهيو آهي پر تمام گهٽو وڌيو آهي.

(٣٦) سنه 1852-53 دوران اهو ڏسڻ ۾ ايندو ته سنڌ جي پنهنجي بازارين ۾ ڪنهن خاص ڪاپي جي شيءِ جي طلب نظر ڪانه ايندي. پر سنه 1851-52 ۾ سندس برآمد 2441228 روپيه آهي، جيڪا سنه 1852-53 ۾ هڪدم ٻڌو ٽپ ڏئي 3763376 رپيا وڃي بيٺي جيڪا پهرينءَ برآمد جو 54% آهي.

(٣٧) هڪ سال اندر برآمد جو ايترو وڌڻ هڪ اچرج جهڙي ڳالهه آهي. ان جو امڪان اهو آهي ته واپارين کي ٻاڙن ۾ ڪميءَ جي آس هئي

۽ بالا اختياري وارن بہ اهڙو اعلان ڪيو هو. اهڙي قسم جي همت افزائي هو لهڻن تا ۽ جيڪڏهن سرڪار هنن سان اهڙيون رعايتون ڪري تہ واپار ڪي هڪ وڏي هٿي ملي سگهي ٿي. اهڙيءَ ريت ساري برآمد اچي ڪراچي بندر ڪان برآمد ٿيندي ۽ برطانيہ جي تيار مال بدلي مال واري مٿا ستا بہ ٿي سگهي ٿي. افغانستان جي واپارين سنڌ جي بازارين ۾ پنهجو مال کپائڻ جي مرضي ڏيکاري آهي. شايد انهيءَ مان ڪين گهڻو منافعو ملي ٿو. جڏهن برطانيہ جو تيار مال هتي اچي لٿو تہ ان ڪي جنهن وڏي منافعي جي توقع هئي؛ سو ڪونہ رهيو. تنهن ڪري انهن ڪي پنهنجي مال جي نيڪالي لاءِ بمبئي وڃڻو پيو. وڏيڪ سفر ڪري سندن مال تي وڏيڪ لاڳت آئي، قيمت بہ وڏي وئي، تنهن ڪري ڪين منافعو گهٽ ٿيو.

(٣٨) ياڙي ۾ رعايت جي اعلان، برآمد جي ڏس ۾ ڪا خاص چڪ پيدا ڪانہ ڪئي. ان جو ڪارڻ اهو هو تہ بمبئي جا واپاري ڪجهہ پٺتي پيل هئا. سندن تجارتي ڪاميابي ايندڙ ڪجهہ سالن جي برآمد تي مدار ٿي رکيو، جيتر وچي ڪين تجربو ٿئي. توڙي جو هو اڳتي ڪونہ وڌيا هئا، پر پوئتي بہ ڪونہ پيا هئا، بس اڳئين برآمد ۽ درآمد کي برقرار رکيون آيا. هنن لاءِ ٽيون سال ڪجهہ ڳورو ثابت ٿيو ۽ سال 1854-55 ۾ برآمد 3763107 مان گهٽجي 3468937 روپين تي وچي بيٺي. سنہ 1849-50 کان پوءِ پهريون سال هو، جنهن ۾ ساليانی تجارتي ترقي نظر ڪانہ ٿي اچي. ان جي گهٽتائيءَ جا ظاهري ڪارڻ تہ اسان کي ڏسڻ ۾ ڪونہ ٿا اچن تہ ڪهڙا هئا.

(٣٩) روس واري جنگ ڪري واپار ۾ گهٽي اوسر ۽ واڌ آئي. سنہ 1854-55 ۾ برآمدي واپار هڪدم ٽپو ڏئي وچي گهڻو مٿي بيهي ٿو ۽ سنہ 1855-56 م 6044403 روپين تي بيهي ٿو، جيڪو 74% آهي. ٻئي سال اهو اچا بہ وڌي 7345222 روپين تي دنگ ڪري ٿو جيڪا اڳئين سال جي برآمد کان 22% واڌ آهي.

(٤٠) هتي اهو نظر ايندو تہ سنڌ جو برآمدي واپار سنہ 1854-55

دوران 3468937 روپيـــہ ۽ 57-1856 ۾ 7345222 ٿي ويو. اها اڇرج جهڙي اوسر نظر اچي ٿي، جيـڪـا 112% آهي ۽ اها هر هڪ سال لاءِ 56% ٿئي ٿي.

(٤١) سنڌ ملڪ سنہ 1843ع ۾ انگريز شاهيءَ سان شامل ٿيو. ان زماني ۾ سندس واپاري ڏيتي ليتي 233817 روپين جي ماليت جيتري ٿي هئي ان دور ۾ بمبئي علائقي جي تجارتي ڏيتي ليتي 117454884 روپيہ هئي. ٻارهن سالن ڪانپوءِ سنہ 56-1855ع ۾ اها وڌي 155648229 روپيہ ٿي. يعني تيرهن سالن ۾ 38013345 روپيہ جو واڌارو ٿيو جيڪو 33% آهي.

(٤٢) ان دور ۾ سنڌ جو واپار 11369041 روپين جو ٿـــيـــو، جيڪو 575% شرح سان وڌيو.

(٤٣) مٿي بيـان ٿي چڪـو آهي تہ سنڌ جي تجارتي مـال جو 3/4 حصو بمبئي وسيلي برآمد ٿيندو آهي، تہ ان حساب سان سنڌ جو 119 لکن روپين يا سوا ملين اسٽرلنگ پائونڊ بمبئي جي برآمدي تجارت مـان ڪـٽيا وڃن تہ بمبئي جي برآمدي 33% شرح وڃي 23% بيـهندي. سنڌ جي برآمدي تجارت جا اهي انگ اکر 56-1855 سان واسطو رکن ٿـا. پر بمبئي جي برآمدي تجارت سان لاڳاپيل ڪاغذ اجا ڪـونہ پهتـا آهن، مگر تلهي ليکي وڃي 23% بيهندو.

(٤٤) سنڌ جي واپاري ڏيتي ليتيءَ ۾ هزارن ڏکيائين هوندي بہ فتح واري دور کان وٺي 575% ٿائين وڌندي رهي آهي. جڏهن تہ بمبئي جي تجارت ملڪ اندر سڌارن ۽ سـهـوليتن هوندي بہ ان دور ۾ ايتـري ترقي ڪري ڪانہ سگهي آهي. ان جي مـجمـوعي ترقي 33% آهي، جنهن ۾ سنڌ جي تجارتي مال جي برآمد بہ شامل سجهڻ گهرجي.

(٤٥) گـذريل سـالن ۾ پٽ جو واپار بہ سنڌ وسـيلي ٿـيندو هو، جيـــڪـو شــروعــات ۾ 3761 روپيـــہ جو برآمـد ٿـيـو ۽ آخر ۾ وڌي 316413 روپيہ ٿي پهتـو. ان حـسـاب سان 90% واڌ ڏسجي ٿي. هي نئين قـسـم جو آمـدني جو وسـيلو آهي، جنهن جو ڪو وهم گـمـان ئي ڪونہ هو. بخارا جو تجارتي مـال جيـڪـڏهن هڪ ڀيرو سنڌوءَ وسـيلي

ڪراچيءَ ڪان ٻاهر موڪليو ويو ته پوءِ هميشه اتي ايندو رهندو. هن قسم جي تجارت هتي پير ڪوڙيا ۽ حڪومت جو به ان ڪي سهڪار ملندو رهيو ته پوءِ ان جي وڌڻ جا امڪان تمام گهٽا آهن. اُن جو ٺـي مثال ونو ته اهو وڪر پنج سال اڳ 757162 روپين جي ماليت جيترو ٻاهر ويندو هو. جيڪو هاڻي 3115903 روپين جي ماليت جيترو ٻاهر وڃڻ لڳو آهي. ان ۾ 312% واڌ نظر ايندي.

(۴٦) ٻي اپت جي واڌ جو حال به ساڳيو نظر اچي ٿو. پنج سال اڳ 149029 روپين جيترا تيلي ٻج ٻاهر موڪليا ويندا هئا. پر هاڻي اهي1247827 روپين جا برآمد ڪيا تا وڃن. اهڙيءَ ريت ان جنس جي برآمدي واڌ 737% بيهي ٿي. ڪجهه وقت ڪان وٺي پنجاب جا تيلي ٻج به سنڌ وسيلي اچي ڪراچيءَ کان ٻاهر موڪليا وڃن ٿا، تنهن ڪري اها برآمدي رقم ٻيٽي ٿي پئي آهي. جيو وڃي ٿو ته 24000 ايڪڙ ايراضيءَ تي السي جي پوک ڪئي وڃي ٿي.

(۴٧) ڪنهن به سهوليت جو واڌارو ته ڪونه ٿيو آهي، پر رهندو ڏکيائن جي انگ ۾ اضافو ٿيو آهي. پر ڏسڻ ۾ ائين اچي ٿو ته تجارت سنڌ ۾ جڻ پاڙون پختيون ڪري رهي آهي ۽ ايترو ته جلدي اوسر ڪري رهي آهي جو ڏسي اچرج وٺيو وڃي. هن وقت اتر - اولهه وارن علائقن ۽ بنگال جون حالتون وگوڙي آهن، تنهن ڪري واپاري سنڌوءَ جي پر امن رستي کي وڏيڪ ترجيح ڏئي رهيا آهن. واپار جا اڳيان رستا بند ٿي رهيا آهن ۽ نوان کلي رهيا آهن. جيڪڏهن نون رستن ۾ سهوليتون ۽ سهنجايون موجود هونديون ته ماڻهو ان کي سولو ڪونه ڇڏيندا. پر پراڻا تجارتي گس پنڌ ڇڏڻ ڏاڍو ڏکيو هوندو آهي.

(۴٨) سرهائي جي ڳالهه اها آهي ته ڪراچيءَ جي تجارتي مرڪز هاڻي واپارين کي پاڻ ڏانهن ڇڪڻ شروع ڪيو آهي. هاڻي ڪراچيءَ ۾ ٻن نهايت اهم ۽ ذميوار فرمن پنهنجا مرڪز ڪولي ڪم ڪرڻ شروع ڪري ڏنو آهي.

(۴٩) انهن مان هڪ فرم سنڌ جي پيدا ٿيندڙ ڪچي مال ڏانهن

ڏيان ڏيڻ شروع ڪيو آهي ۽ اُن. قلمي شورو ۽ سڳ خريد ڪرڻ شروع ڪيا اٿائين. اِڳي اهي ميڙي چونڊي گڏ ڪري صاف ڪري ڪراچيءَ ڪان بمبئي موڪليا ويندا هئا. جيڪي پوءِ انگلنڊ روانا ٿيندا هئا. پر هاڻي اهي هتان ڪراچي ڪان سڌو انگلنڊ موڪليا ويندا آهن. "ساموئيل باڊنگٽن ڪمپني" اُن سان هر قسم جو مال هتان ڪٽندي آهي. اُن جون هتي ڳنڙيون بنايون ويندايون آهن ۽ ڳنڙين ناهڻ جا اسڪريو واروڪ ڪمپني جا جوڙيل آهن، جيڪي هتي ڪم آندا وڃن ٿا. اُن ڪراچيءَ ۾ واپاري ڳنڙيون ٻڌي هتان ئي سڌو انگلنڊ موڪليندا آهن، جيڪا بمبئي ڪان 15% سهانگي پلئہ پوي ٿي. هتي ڪَمِين جو پورهيو بہ سهانگو آهي.

(۵۰) هتي ڪم ڪندڙ فرمون پنهنجي تجارت جي روشن مستقبل ڪان پوريءَ ريت مطمئن آهن. ٻين ڳالهين سان گڏ سندن ڏيان شوري کي صاف ڪرڻ واري ڏنڌي ڏانهن ڇڪايو پيو وڃي. هي واپاري وکر سنڌ ۾ تمام گهڻو اپايو ويندو آهي. انگلنڊ جو هڪ دولتمند ماڻهو بہ هتي گهرايو ويو آهي، جيڪو نير ناهڻ جو ماهر آهي. هن ماڻهو ناتي سنڌ ۾ نير جي هڪ سٺي جنس تيار ڪري ونبي. ڇاڪاڻ جو بنگال جي آبهوا سنڌ جي ڀيٽ ۾ گهميل آهي.

(۵۱) ڪڇ جو علائقو سنڌ سان دنگئي آهي، جيڪو ڪپهہ ۽ ان برآمد ڪندو آهي. هن اِڳئين سال پنهنجي برآمد بمبئي وسيلي رواني ڪئي، جيڪا بمبئي جي برآمد جو 1/6 هئي. ڪراچيءَ جو بندر هن علائقي جي ڀرسان آهي ۽ فطري طور سندس اپت بہ ڪراچي وسيلي برآمد ٿيندي.

(۵۲) ڳنڙين ٻڌڻ جي مقصد سان هيڊرالڪ پريسون انگلنڊ مان گهرايون ويون آهن. تنهن ڪري هاڻي اسان کي ڪراچيءَ ۾ ئي ڳنڙين ٻڌڻ جي سهوليت ميسر آهي. انهيءَ سولائيءَ ڪري ڪراچيءَ ڪان سڌو برآمد ڪري سگهجي ٿو.

(۵۳) 8000 پائونڊ جي ماليت جيترو ڪپڙو مانچيسٽر مان هتي

پهتو آهي. پر جيڪڏهن اهو ساڳيو ڪپڙو فقط هڪ مهينو اڳ هتي پهچي ها، تہ جلدي ۾ وڪرو ٿي وڃي ها. مگر اهڙي سٺي موسم گذري وئي. جيڪو ماڻهو هي ڪپڙو درآمد ڪندو آهي، تنهن کي وڏي منافعي جو پورو ويساهہ هوندو آهي. سندس چوڻ آهي تہ هو مانچيسٽر کان بمبئي بدران سڌو ڪراچي ڪپڙو گهرائيندو ۽ افغانستان کي نهايت سستي اگهہ ۾ ڏيندو. هاڻي بہ هن ٻنهي ڏرين کي اهو ڪپڙو ڏاڍي مناسب اگهہ ۾ ڏنو آهي.

(۵۴) ڪراچيءَ جي مارڪيٽ جو روشن مستقبل ڏسي واپاري تمام گهڻو خوش آهن. پنهنجي چوندا آهن تہ "اسان سال ۾ فقط هڪ ڀيرو ڪراچي ايندا آهيون ۽ آئنده اسان بہ ٻي ڀيرا ايندا سون. پر اسان کي برف روڪي بيهاري ڇڏي ٿي."

(۵۵) ڪراچي بندر تان ٻہ جهاز مارسليز ۽ ٻہ جهاز ماريشس لاءِ ٻرجي روانا ٿي چڪا آهن. هڪ سڌو لنڊن ۽ بوربن لاءِ ٻرجي روانو ٿي ويو آهي. جهاز هاڻي سڌا هتان ٻرجي روانا ٿيندا آهن. ٻهرين جهازن ۾ مختلف قسم جو سامان لڏيو ويو هو، جڏهن تہ ٻوين ۾ ڪٽڪ، گيهہ، ٻيو اناج، داليون، تيل ۽ لوٽيل ميڇي موڪلي وئي هئي.

(۵٦) ڪڏهن اهو ڏينهن ٿيندو، جڏهن ڪراچي اهم تجارتي مرڪز بڻجي ويندو ۽ جن ماڻهن هن موضوع تي سوچيو ويچاريو هوندو، تن کي تہ ڪنهن بہ قسم جو شڪ ڪونہ هوندو. ڪراچي جي مارڪيٽ ڏانهن واپارين جو ڌيان ڇڪائڻ واسطي ٻاڙن ۾ ڪميءَ جو اعلان ڪيو ويو تہ برآمد هڪدم 54% وڌي وئي. گذريل سالن ۾ ڪيترن واپاري وڪرن جي اگهن ۾ بہ واڌارو ٿيو. ان ڪري بہ تجارت ۾ ٻيڻ تي واڌارو ٿيو آهي.

(۵۷) ڪراچي بندر تان تجارتي مال جي واپرائيندڙ ملڪن ڏانهن سڌي برآمد ڪئي وڃي، پوءِ ڏسندا تہ سنڌوءَ جي ڪنارن سان آباد ملڪن ۾ آمدنيءَ جي وسيلن ۾ ڪيتري نہ ترقي ٿئي ٿي. ائين سمجهو تہ هاڻي اتي ترقي جي باک ڦٽي چڪي آهي.

(۵٨) اهو پڻ چيو ويندو اهي، تہ روس واري جنگ، هندستان جي تجارت کي جڻ نئين زندگي ڏني. هن ۾ ڪنهن شڪ شبهي جي گنجائش ڪانہ آهي تہ سنڌ جي تجارت کي هن جنگ مان گهڻو فائدو ٿيو آهي. ان ڪري فطري، مستقل ۽ مثبت قسم جا اثر ظاهر ٿي رهيا آهن، جيڪي اجا بہ وڏيڪ پاڙون پختيون ڪندا ۽ ڦرندا ڦولندا وڌيڪ وسيع ٿيندا ترقي ڪندا. هي ڪنهن عارضي سهاري ڪان وڌيڪ هڪ مستقل نموني جو آڌار ۽ ڏيۡ آهي.

(۵۹) بنيادي شيءِ اها آهي تہ سنڌ جي تجارت آزاد ۽ ڪنهن بہ اثر ڪان آجي هجي. اهو مقصد هن ريت حاصل ڪري سگهجي ٿو تہ اها تجارت انگريزن جي هٿ هجي. سرندي وارا انگريز معدنيات جي کوٽڻ ۽ پوکيءَ راهي ۾ ڏوکڙ پئسي جي سيڙپ ڪن ۽ سنڌ جي اپت کي سڌو سئون يورپ روانو ڪن. ان جو جلد اثر اهو ٿيندو، جو سيڙپ ڪرڻ واري کي ڪجهہ مهانگي پلئہ پوندي. نتيجي طور واپرائيندڙ کي بہ مهانگي ملندي. هڪ ڪاٽي موجب ان جو اگهہ 17% وڌي ويندو. اهو عملي طور ڪري ڏنو بہ ويو آهي. ان جو اڪيلو ڪارڻ اهو آهي تہ مڻ ڪوره اپت ڪراچي ڪان بمبئي ۽ اتان يورپ رواني ڪئي وجي ٿي. پر جيڪڏهن اها ساڳي اپت ڪراچي ڪان سڌو يورپ موڪلي وڃي تہ ان مهانگائيءَ کي بنجو اڃي سگهي ٿو. واپارين جو بہ اهو چوڻ آهي تہ هو بمبئي ڪان ڪراچي ۾ وڌيڪ تازيون سستيون ۽ سنيون شيون وڪڻي ۽ واپاري سگهن ٿا. تنهن ڪري امڪان آهي تہ اهي واپاري بمبئي وارو مارڪيٽ ماڳهن ڇڏي ڏين.

(٦٠) موجوده دور ۾ سنڌ جي تجارت ڏيڍ ملين اسٽرلنگ پائونڊ ن جي ماليت جيتري انگ کي وڃي پهتي آهي. سرڪاري سامان جي آمدرفت ان ڪان علاوه آهي. جيڪڏهن ايندڙ ڇئن سالن ۾ ان جي واڌ جو في سيڪڙو گذريل ٻن سالن جي واڌ جي في سيڪڙي جي برابر ٿيو تہ سنہ 1860ع ڌاران اها نہ فقط وڌي ٽن ملين اسٽرلنگ پائونڊ تي وڃي پهچندي پر اجا وڌي ويندي. پوءِ ڪٽي حالتون ڪيڏيون ڏکيون ڇونہ

هجن. اها رقم بمبئي جي تجارتي ڏيتي ليتي واري رقم، 3,13,27682
جو 3/10 حصو آهي، جيڪا سنڌ مان بمبئي درآمد ٿئي ٿي ۽ پوءِ بمبئي
کان برآمد ڪئي وڃي ٿي. سا ان مان ڪٽڻ کپي، ڇاڪاڻ تہ بمبئي جي
اها ڪوڙي برآمد آهي جيڪا حقيقي طور سنڌ سان واسطو رکي ٿي. پر
حيرت جي ڳالهہ اها آهي تہ سنڌ کي اهڙي ڪابہ ڪوڙي برآمد آهي ئي
ڪانہ، جنهن جي گهٽجي وڃڻ جو ڊپ ڏاءُ هجي. جڏهن وري سنڌ ۽
پنجاب مان ريل جي اڏاوت مڪمل ٿي وئي ۽ طاقتور آگبوٽن وسيلي
درياهي آمدرفت هن سان ڳنڍجي وئي، ان سان گڏ بندر کي سڌاري
وڏائي وڏن جهازن جي بيهڻ لائق بنايو ويو ۽ واپارين کي آمدرفت ۾
محصول جي ڇوٽ ڏني وئي تہ ڪراچي هڪ ڏينهن انگريز شهنشاهيءَ
جو هڪ نهايت اهم تجارتي مرڪز بڻجي ويندي.

پي. ايم. بالزيل
ڊپٽي ڪليڪٽر ڪسٽمس
ڪراچي ڪسٽم هائوس
9 سيپٽمبر 1857

ضميمو (ب)

سنڌ ۾ وچ ايشيا سان تجارت

ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ جو بمبئي جي گورنر ڏانهن لکيل هڪ خط.

اسان عزت ماب ڪورٽ جا ڊائريڪٽر سنڌ جي تجارت جي ترقيءَ کي تمام گهڻي اهميت ڏئي رهيا آهيون. ٿوري عرصي جي تجربي مان واضح ٿي چڪو آهي ۾ اسان کي ائين سمجهڻ جا به ڪيترا سبب آهن ته هن ملڪ جي واپار کي ترقي ڏئي ايترو وڌائي سگهبو، جيترو ڪنهن کي وهم گمان به ٿي نه ٿو سگهي. اسان کي اهڙو ويساهه، اوهان جي موڪليل ۾ حاشيه ۾ بيان ڪيل خطن کي پڙهي ٿي ويو آهي.[10]

1852-53			1853-54		
اُٺن جو بار	اندازي مطابق رقم		اُٺن جو بار	اندازي مطابق رقم	
7759 1/2	647429	رپيا	11900	924371	رپيا

تجارتي مال جو وڏو مقدار خراسان، لس ٻيلي ۾ سونمياڻي ۾ ٻين علائقن مان ڪراچي آندو پيو وڃي، جنهن مان پتو پوي ٿو ته بلوچستان ۾ وچ ايشيا جي واپارين ڪراچيءَ جي تجارتي اهميت کي سمجهي ۾ پروڙي ورتو آهي ته سنڌن مال هن ماڳ تي پهچڻ سان ڪن پل ۾ واپارجي وڃي ٿو. پر 1854ع واري تجارتي ميلي ۾ ورتل سنڌن ڪوشش کي انگريز واپارين طرفان ڪا سٺي موٽ ڪانه ملي آهي، جنهن ڪري هو مجبور ٿي پنهنجو تجارتي مال بمبئي کڻي آيا. اسان سمجهون ٿا ته سنڌن اها دلڪشي گهڻي ڪوشش ڪان پوءِ ميساري سگهبي. ٻڌايو وڃي ٿو ته بمبئي جا واپاري ڪراچي ۾ پنهنجون واپاري ايجنسيون قائم ڪرڻ لاءِ تيار ڪونه آهن. هو پنهنجو تجارتي مال ميلي ۾ به موڪلڻ لاءِ تيار ڪونه آهن. اهو سڀ ڪجهه انهيءَ لاءِ نه ڪري رهيا آهن، جو سنڌ جي تجارتي ترقيءَ ڪان سڙن ٿا، پر سنڌن ڀيٻ ٻريل آهن ۾ انهيءَ طرف پنهنجي تجارت وڌائڻ ڪونه ٿا چاهن، جتي سهوليتون ڪونه آهن. بمبئي جي فقط ٻن واپارين پنهنجي تجارتي سامان جي ٻن ٻنڊين هُڙن سان وڃي ان تجارتي ميلي ۾ شرڪت ڪئي، جيڪو

هيو تہ مختلف قسمن جو پر ڏيساوري واپارين جي خريدڻ جهڙو ڪونہ هو. اهي تجارتي مال جي خريد وفروخت بدران چڻ ڪا وائٺ لهڻ ويا هجن تہ اڳتي هلي ان مان ڪهڙو ڪارج سرندو. سندن پڇا ڳاڇا جو خاص مقصد اهو هو تہ سنڌ ۾ ڪهڙو تيلي ٻج وڏيڪ حاصل ڪري سگهجي ٿو. سنڌ جي آبهوا ۽ زمين السيءَ جي پوک لاءِ گهڻي مناسب آهي. جيڪڏهن ڪوشش ڪجي تہ ٿورن سالن ۾ اهو واپاري وکر هتان ججهي انداز ۾ ٻاهر موڪلي سگهبو.

سنہ 1852ع ۾ مانچيسٽر جي واپارين جو هن نئين اپرنڊڙ طلب ڏانهن ڌيان ڇڪايو ويو. پر سندن ڪن بہ ڪونہ لڌيو ۽ انهن تيار مال جي سامان جي هڪ ڳنڍڙي بہ انگلنڊ ڏانهن رواني ڪانہ ڪئي. اسان وري بہ هڪ ڀيرو واپاري ڌرين کي همٿائڻ جي ڪوشش ڪري رهيا آهيون تہ وچ ايشيا جي ضرورت کي ڏسي برطانيہ جي ڪپڙي ۽ ٻئي مال جي سنڌ جي واپارين ڏانهن معلومات موڪلين. جيڪڏهن سنڌ وسيلي تجارت وڌندي تہ ان تجارت جو چڻ سڌو واسطو انگلنڊ سان هوندو. هن ملڪ کي هن قسم جي تجارت مان گهڻ منافعو ٿيندو. اسان کي پڪ آهي تہ طلب کي رسد پوري پئجي سگهندي. هن تجارت سان لاڳاپيل برطانيہ جي واپارين کي وڏين سهوليتن ۽ منافعن جي اميد ڪرڻ گهرجي. هيٺ ڏنل جدول ۾ ڪراچيءَ جي واپار جي روشن مستقبل جو چڱيءَ ريت پتو پئجي سگهي ٿو:

سال	درآمد رپيا	برآمد رپيا	
1850-51	4254446	1959699	سرڪاري سامان
1851-52	4878105	2432418	۾ مال خزاني
1852-53	5321862	3758851	کان سواءِ

ڪراچي ڪسٽم جي ڊپٽي ڪليڪٽر سنڌ جي واپار جون عجيب غريب خوبيون ٻڌايون آهن، جنهن مان پتو پوي ٿو تہ هتان ٻاهر ويندڙ اُن جو انگ اڳين سالن جي ڀيٽ ۾ 90% وڌيو. اهو واڌارو بنا ڪنهن سبب جي ٿيو آهي. گهڻو ان وکر جي اضافي جو ڪارڻ تجارتي ميلو

هجي، جنهن مان اها خبر پئي ته ڪراچي وچ ايشيا جي ضرورتن جو پورائو ڪري سگهي ٿي ۽ اتان ايندڙ مال هتان ٻاهر موڪلي سگهجي ٿو ۽ آئنده اهو مال تمام گهٽي انداز ۾ هتي پهچندو رهندو. (٢)

مسٽر ڊالذيل بندر جي تجارت جي صورتحال جي هڪ ڀيٽوار چنڊ چاڻ پيش ڪئي آهي. جنهن مان پتو پوي ٿو ته تجارتي ميلي جي اعلان واري سال کان ٽن پوين سالن جو برآمدي واپار 1794152 رپيا وڌيو جيڪو 92% ٿئي ٿو. جڏهن ته انهيءَ ساڳئي عرصي دوران درآمد 1076416 رپيا وڌي، جيڪا 25% آهي. هنن انگن اکرن مان چٽيءَ ريت معلوم ٿئي ٿو ته تجارتي ميلي واپاري اضافي کي اتساهه ڏنو آهي. ان ڪري بشائر (Bushre)کان گهوڙن جا جهاز پرجي آيا، مڪران جي سامونڊي ڪناري جي پيداوار به هتي اچي سهڙي.زنجبار ۽ مسقط جا لاک، عاج، ڪچي پٽ ۽ لونگن جا ٻيڙا به پرجي اچي ڪراچيءَ جي بندر تي پهتا. هن کان پوءِ هي بندر واپارين جي وڌيڪ انگ کي ڇڪيندو رهندو. ڪيترن واپارين اسان کان خط لکي پڇيو آهي ته ڇا ڪراچي واري تجارتي ميلي جا اثر عارضي هوندا. اسان کين يقين ڏياريون ٿا ته هن قسم جي واپاري ميلي جا اثر نهايت ديرپا ۽ مستقل ثابت ٿيندا. نئين پيدا ٿيندڙ تجارت واسطي هي سهڪار ضروري هو. هن ميلي کي منعقد ڪرڻ جو مکيه مقصد هي آهي ته وچ ايشيا جا واپاري ڪنهن خاص رُت ۾ پنهنجو مال ڪٽي وچي مال بدلي مال وٺندا هئا. هاڻي اهي پنهنجو سامان ڪراچيءَ ۾ وڪڻي سگهندا، جيڪو کين بمبئي جي ڀيٽ ۾ وڌيڪ ويجهو ۽ سولو آهي. هن ڪري سندن همت افزائي به ٿي آهي. وڏي ڳالهه ته کين هن بندر لاءِ ڪو اعتراض وغيره به ڪونه آهي. هن بندر جي ويجهي هجڻ ڪري هڪ به وڌيڪ تجارتي چڪر لڳائي سگهندا ته ممڪن ٿي سگهندو. بمبئي بندر سان ڏيتي ليتي هجڻ ڪري هنن لاءِ ائين ڪرڻ ممڪن ڪونه هو. مسٽر فريئر ڏاڍي سهڻي نموني سان پنهنجن خيالن جو اظهار ڪيو آهي ته " تجارت وڌائڻ جا ڪيترا طريقا آهن، جن مان هڪ تجارتي ميلو منعقد ڪرڻ ۾ آهي. مختلف

ماڻهن جي ملڻ ۽ تجارتي شين جي متا ستا سان تجارت زندهه رهندي آهي. جيڪڏهن انهن ماڻهن وٽ متاستا لاءِ واپاري وکر ڪونه هوندو ته اهڙا ميلا تجارت کي ڪهڙي ترقي ڏياري سگهندا."

رجسٽرن جي داخلا وسيلي ڄاڻ ملي ٿي ته سنڌ ۾ تجارتي ترقي جا وڏا امڪان آهن. هتي تجارت کي پيدا ڪرڻو نه پر همٿائڻ سهاري ۽ سهڪار جي ضرورت آهي. جيڪڏهن اسان اُن جي درآمدي واپار کي جاچي ڏسندا سون ته اها جنس سنه 1843ع ۾ قنڌار ۽ قلات مان رڳو 559 رپين جي ماليت جيتري گهرائي وئي هئي. وچ ايشيا جي ماڻهن کي اها ڪل ئي ڪان هئي ته هن وکر کي ولايت ۾ ڪو اگهه آهي. اڳي اهو مال بدلي مال طور متا ستا ڪندا هئا. 1851ع ڌاران هن قيمتي وکر جو گهڻو مقدار پهتو، جيڪو 2185 اٺن جي بار جيترو هو، جنهن جي قيمت 254430 رپيا هئي.

جيڪڏهن هن مال جي ڪراچيءَ ۾ پهچ ڏکي ۽ اڏکي وهيٽي هجي ها ته هن جنس سان لاڳاپيل تجارت ايتري تڪڙي اوسر ڪانه ڪري ها. ڪراچي هڪ بهترين بندر آهي ۽ هر موسم ۾ جهاز وچي سگهندا آهن. سنه 54-1853ع دوران هتي آيل سيني جهازن جي ڪمانڊرن جو خيال آهي ته هن بندر ۾ 500 کان 1000 ٽن وزن کڻڻ وارا پنجويهه کان ٽيهه جهاز هڪ ئي وقت بيهي سگهن ٿا. جيڪڏهن هتي لنگرن هڻڻ جو بندوبست رکيو وڃي، ڪاريون صاف هجن ۽ جهازن کي بندر ۾ وٺي ويندڙ ڊريجنگ - مشين به موجود هجي ته هن بندر ۾ اهڙا هڪ سو جهاز بيهي سگهن ٿا. پر ان سان گڏ مال لاهڻ ۽ چاڙهڻ جو مناسب بندوبست، محصول گهٽ ۽ بندر جا چارٽ موجود هئڻ گهرجن. (3) هي بندر پهچڻ ۾ تمام سولو آهي ۽ منجهس جهازن بيهارڻ جي گهٽي گنجائش آهي. هن بندر رستي برطانيه جو تيار مال هر پاسي پکڙجي سگهي ٿو. جيڪڏهن اهري اهم ماڳ جي سهوليتن، منافعي ۽ سولي جاگرافيائي بيهڪ بابت گهٽي مشهوري نه ڪبي ته انگريز واپارين جو هن ڏانهن ڌيان ڇڪائي ڪونه سگهبو.

اسان هاڻي هن ڳالهہ تي بحث مباحثو ڪنداسون تہ هن تجارت کي هٿي ڏيڻ واسطي ڇاڇا ڪيو ويو آهي ۽ ڇاڇا ڪرڻ جا منصوبا تيار ڪيا ويا آهن. هن بندر جي سڌارڻ وڌائڻ ۾ گهڻو ڪجهہ پئسو ڏوڪڙ خرچ ڪيو ويو آهي. جنهن ۾ مال جي لهڻ ۽ چڙهڻ جو خاص خيال رکيو ويو آهي. ڪناري جا نقشا وغيره ڇپائي پڌرا ڪيا ويا آهن. اڳي جيڪو سُنگ ورتو ويندو هو، سو ختم ڪيو ويو آهي. ميجر جئڪب، شڪارپور جي ڪليڪٽر ۽ سندن نائبن آمدرفت وارن رستن کي اچ وڃ لائق رکڻ واسطي گهڻو ڪجهہ پاڻ پتوڙيو آهي. ان ڪري تجارت ۽ تجارتي رابطو تمام گهڻو وڌي ويو آهي. مسٽر پروس پنهنجي خيالن جو هن ريت اظهار ڪيو آهي تہ، "سنا رستا واپار جي شهہ رڳ هوندا آهن. انهن کان سواءِ تجارت ترقي ڪري ڪانہ سگهندي، اهو ائين آهي جيئن ماڻهو رت جي شريانين کان سواءِ زنده رهي. جيڪو ڪجهہ بہ ٿيو آهي، انهيءَ کان ميجر جئڪب مطمئن ڪونہ آهي. سندس ويچار آهي تہ سرڪار قنڌار تائين هر تجارتي رستي کي سفر جوڳي بڻائڻ جي ڪوشش ڪري. سندس چوڻ آهي تہ قلات جي خانِ کي سندس ملڪ مان لنگهندڙ سڙڪن جي پرگهور ۽ مسافرن جي تعداد واسطي جيڪو تاڪيد ڪيو ويو آهي، سابہ سٺي ڳالهہ آهي. پر ان هوندي انهن رستن جو ڪوبہ خيال ڪونہ ٿو ڪيو وڃي. قلات جو خان برطانيہ سرڪار کي راضي رکڻ واسطي اتان لنگهندڙ سڙڪن جي ضرور سار سنڀال لهندو. پر ضرورت هن ڳالهہ جي آهي تہ اهڙي ڳالهہ جو ڪيس بار بار تاڪيد ڪيو وڃي. ميجر جئڪب جو خيال آهي تہ قلات کان وٺي قنڌار تائين سڙڪ نہ پر گس ۽ پيچرا آهن ۽ انهن سان تجارت نيٺ ڪهڙي ترقي ڪري سگهندي. ان کان سواءِ انهن ڏنگن ڦڏن پيچرن سان وري ڌاڙيلن جو آزار بہ ڏاڍو آهي.

گورنر- جنرل اِن ڪائونسل جي معرفت قنڌار جي حڪمران کي اهڙي آزار دور ڪرڻ جي گذارش ڪئي.

ڪراچي بندر ويجهو ۽ سنڌوءَ جي چوڙ وٽ سمنڊ ۾ کي

پيٽاريون آهن، تنهن لاءِ اسان اوهان کي هدايتون ڪيون هيون تہ اهڙو ڪم سنڌ جي ڪمشنر جي حوالي ڪيو وڃي. آگبوٽن کي بندر ڏانهن ڇڪڻ وارو آگبوٽ بمبئي ۾ واندو بيٺو آهي. ان بابت توهان ٻڌايو آهي تہ سمنڊ ۾ هاڪارڻ جهڙو ڪونہ آهي ۽ اهو فقط بندر تي ڇڪڻ جو ڪم ڏئي سگهي ٿو ۽ ڪراچي جي ڏوراهين بندر ڏانهن روانو ڪري ڪونہ ٿو سگهجي. ان ڪري سامان سان ڀريل آگبوٽن کي بندر ۾ اندر وٺي وڃڻ واسطي بہ اهڙا آگبوٽ سنڌ روانا ڪيا ويا آهن. سنڌ جي ڪمشنر هنن آگبوٽن واسطي تاڪيد سان لکيو آهي. تنهن ڪري اسان بہ انهن آگبوٽن کي ترت موڪلڻ جي هدايت ڪريون ٿا. (4)

ڪراچيءَ ۾ هڪ مستقل سراءِ تعمير ڪرڻ جي ضرورت آهي. هن مڪيہ تجارتي رستي سان مختلف منزلن تي ڪن جڳهن جي اڏاوت بہ لازمي آهي. ڇاڪاڻ تہ اهڙين اڏاوتن ڪري تجارتي قافلن ۽ واپاري کي سفر ۾ سهوليت ٿيندي ۽ اها تجارت جي هڪ جائز همت افزائي آهي. ايشيا جي شهنشاهن ۽ حڪمرانن واپارين کي اهڙين سهوليتن ڏيڻ جا مثال قائم ڪيا آهن. اسان کي خوشي ٿي آهي جو اوهان سنڌ جي ڪمشنر جي سفارش کي ضروري سمجهي قبول ڪري ورتو آهي. هن کان سواءِ ٻيون بہ ڪي ڳالهيون آهن جن جو اڳي بہ ذڪر ڪيو ويو آهي ۽ انهن کي سنڌ جي واپار وڌائڻ جي مقصد سان منظور ڪيو ويو آهي. يعني اسان جو اشارو ڪراچي کان ڪوٽڙي تائين ريل واري پٽڙي ڏانهن آهي. ريل جو هي رستو سنڌوءَ سان هلندڙ تجارتي آمدرفت کي وڌي هٿي ڏيندو، جنهن جي اڏاوت کان پوءِ پنجاب جي تجارتي مال جي آمدرفت ۾ موجود جيڪا وڏي رنڊڪ هئي سا دور ٿي ويندي ۽ سولائي سان سنڌوءَ جي ڇوڙ تائين جاري رهي سگهندي.

اسان جنهن تجارتي ترقيءَ تي هاٺي تيڪا ٽپٽي ڪري رهيا آهيون، ان تي اوهان جو 2- اپريل 1855 وارو موڪليل خط ڪابہ معقول روشني وجهي ڪونہ سگهيو آهي. ڪراچي ڪسٽم جي ڊپٽي ڪليڪٽر مسٽر ڊالزيل جو بيان هن ريت آهي، ”عام قسم جي واپار جي ڏس ۾

مان هيٺري چوڻ جي جرئت ڪري سگهان ٿو تہ داخلائون ڪجهہ اڻ پوريون آهن، پر تنهن هوندي بہ علامتون اهڙيون آهن، جو تجارت تمام گهٽي وڌي سگهي ٿي. (5)

هاڻي اسان تي اهو لازمي ٿي پيو آهي تہ اسان افغانستان جي مارڪيٽ ۾ طلب وارين شين ڪان پوري چاڻ رکون. برطانيہ جي ڪپڙي کي بلئڪ سي جي ڏکڻ - اوپر پاسي تريبزوند(Trebzond) ۾ متعارف ڪرايو ويو آهي. اڳي اهو ڪيپ، ايراني نار ۽ بمبئي ڪان وڪڻ ڪندو اتي پهچندو هو. انگريز واپاري ڪشت ڪشالا ڪري ڪاميابيءَ سان وچي پنهنجو تجارتي سامان اتي پهچائيندا هئا ۽ ان تجارت جو وچ ايشيا جي ملڪن تي ڏاڍو سٺو اثر ٿيو.

هتي اسان پنجاب ڏانهن ويندڙ تجارتي مال لاءِ پنهنجي راءِ جو اظهار ڪنداسين. اڳي هن تجارت کي ڪجهہ ڪونہ سمجهيو ويندو هو. پر هاڻي اها وڏي اهميت اختيار ڪري وئي آهي. سندس اهميت کي اسان جي سامهون رکيل سرڪاري دستاويزن ۾ بہ واضح ڪيو ويو آهي. انگلنڊ ۾ پنجاب جي درآمد افغانستان جي درآمد جيتري نظر ايندي. سنہ 1853ع ۾ پنجاب جي 360260 رپيا ۽ افغانستان ۾ 397806 رپيا درآمد ڏسجي ٿي. سامان سان پريل آگبوٽ سنڌوءَ ۾ هاڪاريندي پيا ڏسبا آهن پر اهي ماڻهن جي ضرورت ڪان تمام ٿورا آهن ۽ هن ڪان سواءِ آمدرفت جو ڪو ٻيو وسيلو بہ ڪونہ آهي. هن مان وڌيل رابطو ڏنو وائنو داخل ٿي ڪونہ ڪيو ويو آهي. هن قسم جي ڪوٽ جي پورائي لاءِ خانگي شبعي کي اڳتي آندو وڃي. ان سان گڏ ڀاڙا ڪرايا بہ گهٽايا وڃن. جن بابت واپارين جو چوڻ آهي تہ گهٽا مهانگا آهن ۽ اهڙيون شڪايتون بہ ڪيون ويون آهن.

مسٽر ڊالزيل جو بيان وڏيڪ ڪرو ۽ سچو آهي. سندس چوڻ آهي تہ اهي ملڪ جيڪي سنڌوءَ جي ويجهو آهن، سي هن ويجهي ڪراچي بندر مان پورو فائدو حاصل ڪندا. پنجاب ۽ سنڌوءَ جي ڪنارن وارن علائقن جي شهرن جا واپاري، گنگا ندي جي ڏنگي ڦڏي رستي واري

سـفـر كـان لهـرائي ضـرور كراچي ڏانهن ويندا. هنن عـلائقن ۾ رهندڙ
يوربي واپارين تہ اڳيئي سنڌوءَ وسيلي پنهنجي تجارتي مال جي شروعات
ڪري ڏني آهي. هاڻي اسان مٿين علائقن ڏانهن ويندڙ فوجون هن رستي
سان روانيون ڪرڻ شروع ڪيون آهن. اهڙيءَ ريت فوجي سامان وغيره
بہ ساڳي رستي وسيلي موڪليو پيو وڃي. جيڪو ورهيارو وڏي رهيو
آهي. جيڪڏهن ريل وارو رستو بہ نهي تيار ٿيو ۽ سنڌوءَ وسيلي سڌريل
آڳبوٽي آمدرفت شروع ٿي وئي تہ تجارت بہ ساڳيو گس ڏئي گذرندي.
پنجاب ۾ پيدا ٿيندڙ ڪاپي جون شيون تمام گهڻيون پيدا ٿينديون آهن.
سرڪار طرفان بہ نهايت ايمانداريءَ سان ڪوششون ٿي رهيون آهن تہ
اهي انگلنڊ جي مارڪيٽ بہ ضرور پهچن چو تہ انهيءَ مان وڏي منافعي
جي توقع آهي.

ملتان جي ڪمشنر مسٽر ايجورٽ جو بيان آهي تہ ملتان ۾ اهڙيون
شيون اپايون وينديون آهن، جن جو پنجاب ۽ ڪابل ۾تمام گهڻو ڪاپو
آهي. سندس چوڻ آهي تہ سندس انتظام هيٺ رهندڙ علائقي ۾ ڪپهہ،
ڪنڊ ۽ نير تمام گهڻو اپايو وڃي ٿو. جن جو زراعت سان واسطو آهي.
باقي اُن، شـوروءِ ڪاري ڪـار غيـر آباد عـلائقن مـان ملي ٿي. هي اهڙا
واپاري وکر آهن جن کي ٻاهر موڪلي سگهجي ٿو يا انگلينڊ جي مال
بدلي مٽا سٽا ڪري سگهجي ٿو. هتي موجود ٻن فردن ڪيس پوري پڪ
ڏياري آهي. هيٺ حاشيہ ۾ بيان ڪيل ٿن لکن رپين جو ڪچو مال
انهن ڏانهن موڪليو وڃي. ڪراچي جا سرمائيدار هي وکر وٺڻ لاءِ
تيـار ڪونہ آهن تنهن ڪري اهڙو جوکي جو ڪم ڪري ڪونہ ٿـو
سگهجي. (7)

مسـٽـر ايجورٽ جو خيـال آهي تہ ڪـپهہ جو وڏو مقدار سنڌوءَ
وسيلي اسـان ڪان هيٺ روانو ڪري سگهجي ٿو. پر اها ايڏي تہ خراب
آهي جو آگبـوٽ ۾ سـتي اڳتي رواني ڪري ڪانہ ٿي سگهـجي. هن
نماڻائيءَ سـان اها بہ گذارش ڪئي آهي تہ جيڪڏهن سـرڪار ووڻن
پوکڻ لاءِ ماڻهن کي همٿائي رهي آهي تہ پوءِ ڪپهہ جي ٻُنڙين پڌڻ لاءِ

اِسڪريو بہ ملتان رکيا وڃن. انهيءَ لاءِ تہ جيئن ڪپهہ کي ڳنڙين جي شڪل ۾ هيٺ موڪلي سگهجي. مسٽر فريئر ساڳي گذارش ڪراچيءَ لاءِ ڪئي آهي. تنهن ڪري اسان جو خيال آهي تہ ضرورت ۽ اهميت کي نظر ۾ رکندي ٻنهي ماڳن کي اسڪريو ڏنا وڃن. ملتان ۾ اڳي ڪاٻہ اسڪريو پريس موجود ڪانہ آهي، اسان جي خواهش آهي تہ تجارت جي ترقي واسطي اهي ضروري قدم جلدي ۾ کنيا وڃن. ڪراچيءَ کي بہ اسڪريو پريس جي ضرورت آهي. ان کي بہ بنا دير اهڙي پريس مهيا ڪئي وڃي.

مسٽر ڊالزيل آخر ۾ هندستان ۽ وچ ايشيا جي وچ ۾ واپار وڌائڻ ڏانهن اشارو ڏنو آهي. سندس خيال آهي تہ ٻنهي ملڪن وچ ۾ اهڙو واپار پنجاب وسيلي هئڻ گهرجي. فرينڊ آف انڊيا نالي هڪ تصنيف ۾ ان جو ذڪر نظر ايندو جيڪو بلڪل صحيح آهي. چاڪاڻ تہ اهڙيون حقيقتون سرڪاري طور ٽيل داخلا تان ورتل آهن، جيڪي محصول جي اوڳاڙي واسطي درج ڪيون ويون آهن. پر هندستان جو وچ ايشيا سان واپار ٽيهن لکن رپين کان مٿي ڪونہ چڙهيو آهي. سندس خيال آهي تہ اها تجارت ٽيج سمان آهي، چاڪاڻ تہ ان تجارت کي چوڏس پکڙجڻ لاءِ وسيع علائقو آهي. ٻئي طرف کان روس جو تيار مال اسان جي حڪمراني وارن علائقن جي سرحدن سان اچي وڪامندو آهي.

مسٽر ڊالزيل جو خيال آهي تہ پنجاب جي تجارتي مال جي اڪيلي سر داخلا نہ رکي وڃي، پر ان کي سنڌ جي تجارتي مال سان گڏائي داخل ڪيو وڃي. ان کان پوءِ اهڙي داخلا ڏاڍي دلچسپ بڻجي ويندي. انهيءَ سان نہ رڳو سنڌ کان پار اسان جي ساري برآمدي تجارتي ڏيتي ليتي جو مڪمل پتو پئجي ويندو، پر پنجاب جي درآمد سان گڏ اها بہ خبر پئجي ويندي تہ انهيءَ قديم تجارتي رستي سان ڪيترا واپاري پنهنجو ڌنڌو جاري رکيو پيا اچن ۽ انهن مان ڪيترا آهن، جيڪي سنڌوءَ واري رستي کي اهميت ڏئي رهيا آهن. چاڪاڻ جو اهو فقط هڪ فطري رستو آهي، پر اتر اولهہ هندستان واسطي چڻ هڪ شاهي

سڙڪ آهي.

اسان سنڌ جي ڪمشنر مسٽر ايچ . بي . اي . فريئر جي انتظامي لياقت جي تعريف ڪرڻ کان پاڻ کي روڪي نه ٿا سگهون، جنهنجي سهڪار سان تمام گهڻي تجارتي ترقي ٿي آهي، جنهن تي هاٿي تبصرو ڪري آيا آهيون. سندس اندازا صحيح ۽ جذبا سچا آهن ۽ سنڌ جي ڪامورن هن کان گهڻو اتساهه ورتو آهي ۽ هنن به دليون جانيون سائس سهڪار ڪيو آهي.

ضميمو (ب)

سونمياڻي جو ماضي ۽ حال

ڪجهه عرصو ٿيندو ته سونمياڻيءَ بابت سچي ۽ ڪري معلومات سرڪاري اخبارن ۾ ڇپي هئي، جنهن ۾ آمريڪا اچي پنهنجو واپاري مرڪز قائم ڪيو هو. اها ڳالهه انگريزن کي ڪانه وڻي هئي. ڇاڪاڻ ته سونياڻي واري آمريڪي تجارت انگريزي تجارتي مفادن کي سخت ڇيهو رسائي ها. هي بلوچستان جي سامونڊي ڪناري سان هڪ ماڳ ۽ مڇي بندر آهي، پر عام بندر جي نقطه ء نظر کان هڪ خراب جڳهه آهي جيڪو ڪراچيءَ کان پنجاهه ڪن ميل اولهه طرف ٿيندو. ان جو ويڪرائي ڦاڪ 27-24 ۽ ڊگهائي ڦاڪ 39-66 آهي. منجهس اڏائي سو ڪچا گهر ۽ هواءِ جي گذر لاءِ مٿان منگهه لڳل اٿس. آدمشماري اٽڪل هڪ هزار ٿيندي. انگريزن هن کي وڏائي پنهنجي گزيٽئرن ۾ هڪ شهر لکي ڇڏيو آهي. سونمياڻي ۽ ان جي اوسي پاسي واري علائقي تي ڄام جي حڪومت آهي، جيڪو قلات جي خان جو ڏن ڀرو ۽ انگريزن جو ويساهه جوڳو دوست آهي.

سونمياڻي جي واپار بابت هيٺ ڏنل احوال نهايت ڪرو آهي، جنهن تي اکيون ٻوٽي اعتبار ڪري سگهجي ٿو. هتي ماڳ بابت معلومات ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ جي نهايت محنتي ۽ ايماندار ۽ ڪراچيءَ جي ڊپٽي ڪليڪٽر مسٽر مئڪمرڊو پاڻ اتي وڃي هٿ ڪئي هئي جيڪو ويچارو، ايسٽ انڊيا ڪمپني سرڪار ۾ ضم ٿيڻ کان اڳ پرلوڪ پڌاري ويو.

جڏهن انگريزن اچي ڪراچيءَ تي قبضو ڪيو تنهن کان پوءِ سونمياڻي جي اهميت ختم ٿيڻ شروع ٿي هئي. سندس اهم تجارتي حيثيت کي ڀُهريون ڏڪ سر چارلس نئپيئر جي ڏينهن ۾ لڳو جڏهن هن افغان واپارين کي ڪراچيءَ وسيلي واپار ڪرڻ لاءِ همٿايو. اهو سارو ڪم وڏ جي سردار خان محمد مينگل معرفت ٿيو هو. افغان واپارين کي ڪراچيءَ ۾ تمام گهڻيون سهوليتون ڏنيون ويون ۽ ان کان پوءِ هو هتان پنهنجو تجارتي مال ٻاهر موڪلڻ لڳا هئا. جيڪڏهن پنهنجو مال بمبئي موڪلڻو هوندو هون، ته ان جو بندوبست به هتي سونمياڻيءَ جي پيٽ ۾ جلدي ٿي سگهندو هو. اهڙي قسم جون سهوليتون ڏسي افغان واپاري هن ماڳ کي وڌيڪ ترجيح ڏيڻ لڳا ۽ پنهنجو مال هتان برآمد ڪرڻ لڳا. هن کي ٻيو ڌڪ تڏهن لڳو جڏهن هتان ڪراچيءَ مان ٿيندڙ واپار تي درآمدي ۽ برآمدي سنگ ونڻ بند ڪيو ويو. يعني جڏهن ڪوبه مال انگريزن جي هڪ علائقي جي بندر کان ٻئي انگريز جي بندر ڏانهن ايندو هو ته محصول ڪونه ورتو ويندو هو. ان ڪري سونمياڻيءَ کان ڪراچيءَ ۾ 3 % جو فائدو ٿيندو هو ۽ تجارت ڀهرئين ماڳ کان پري ٿيندي وئي. ٽيون ۽ آخري ڌڪ سونمياڻيءَ جي تجارتي اهميت کي تڏهن لڳو، جڏهن سنڌ جي سرحد تان ڪسٽم محصول جي اوڳڙ به بند ڪئي وئي. هن سهوليت ڪري جنهن به ماڻهوءَ کي ٿورو گهڻو تجارتي مال هوندو هو سو ڪراچيءَ جو رخ ڪندو هو. اتي نه رڳو ڪيس ناهوڪو اگهه ملي ويندو هو، پر اهو پئسو وري تجارتي مال ۾ سيڙهائي اهو مال لس ٻيلي ڪٽي ايندو هو، جيڪو اتي جي کپت لائق هوندو هو. واپارين کي اهي ڏکيائون تڏهن ٿينديون آهن، جڏهن حڪومت طاقتور ڪانه هوندي آهي. هي محصول به اوڳاڙي ٿو جيڪو گهڻو ڪري ڪيس ڪسٽم مان ملندو آهي. پوليس وارو ڪاتو به سندس هٿ هيٺ آهي ۽ ساري ڪاتي ۾ ٽي يا چار سپاهي ڏسڻ ۾ ايندا، جن کي ڀڳهار نه پر پيٽ تي وهايو ويندو آهي. هتي جيڪي به ڦرون ڏاڙا ٿيندا آهن، سي هتان جا ماڻهو انهن پوليس وارن تي مڙهيندا آهن. ملڪ جو انتظام نالي

ڪا شيءِ ڪانہ آهي، تنهن ڪري اهڙيون وارداتون بہ جام پيــون ٿين.
جام جو هي بہ فرض هوندو آهي تہ جڏهن ضرورت مهل پوليس يا ڪي
ٻيا ماڻهو هتي اچي رهندا آهن، تہ انهن کي کاڌو خوراڪ ڏئي. انهن وٽ
پنهنجو پئسو پنجڙ ڪونہ آهي ۽ هتان جي حڪمران وٽ وري آمدنيءَ
جا ذريعا ڪونہ آهن، تنهن ڪري اتي جيڪي واپاري ترسي پوندا آهن،
تن جي وهٽن کي گاهہ پاڻي ۽ واپاري برادري جي ڏهاڙيءَ جي وِرءُ جيترا
پئسا ڏنا ويندا آهن. سونمياڻي ۾ درآمدي ۽ برآمدي محصول شيءِ جي
قيمت جو % 3 ورتو ويجي ٿــو. ان مـعــاملي ۾ جهــازن تي پــاڙي بابت
داخلا يا واپاري جو پنهنجو بيان بہ ان لاءِ ڪافي سمجهيو ويندو آهي ۽
هن معاملي ۾ ڪابي ڳالهہ ڪانہ ڏٺي ويندي آهي. هتي تجارتي سامان
جي دســتــاويز جي سچ ڪوڙ کي جاچڻ پرتالڻ واسطي ڪابہ ڪوشش
ڪانہ ڪئي ويندي آهي. هتــان جي واپار جي اوسـر ۽ تـرقي واسطي بس
هي سهوليتون آهن.

ليـفـتـيننٽ پاتنجر جي بيـان مـوجب، سـونميـاڻيءَ کي سنہ 1808
جوسمي (Joasmec) ڌاڙيلن ڦري لٽي سـاڙي ڊاهي پٽ ڪري ڇڏيو هو.
هُو جڏهن 1811ع ڌاران اتي پهـتـو تہ ان جي نئين سر تـعـمـيـر ٿي رهي
هئي. منجهس 250 ڪچا گـهـرهئـا. وسندي تہ غريبـاڻي پئي لڳي پر
واپاري ڏيتي ليـتيءَ جو چلتـو ڌاڍو چگيـرو هو. شـهـر ان ڦـرلٽ جو هن
وقت تائين ڏڪ پچائي چڪو هو. هي ماگ 1844ع تائين وڌي ٻيڻو ٿي
ويو هو. هن ٿـاڪ سـان لاڳاپيل دسـتـاويز ٻڌائين ٿـا تہ سنہ 1838ع
ڌاران سندن محـصول چاليهن ڪان پنجيتـاليـهہ هزار هو. اهو مـحـصـول
1844-45ع ۾ ڪري پيو ۽ وڃي پندرهن هزارن تي بيٺو. موجوده دور
جي رسيدن مان پتو پوي ٿو تہ هتان جو محصول ڇئن پنجن هزارن کان
مٿي ڪونہ هو.

سونمياڻيءَ جي بندرگاهہ سان لاڳاپيل ٻيڙا هي آهي.

فتح شاهي	250	ڪئنڊيز
سلامت سوايو	175	ڪئنڊيز

میرانپوري	250	ڪئنڊيز
عروسي	150	ڪئنڊيز
پتڻ	60	ڪئنڊيز
وڇيرا	40	ڪئنڊيز
لوتو	50	ڪئنڊيز
سلامت سوايو(2)	175	ڪئنڊيز
اشرفي	175	ڪئنڊيز
ايضاً (2)	60	ڪئنڊيز

انهن سيني ٻيڙن تي برطانيه جو جهنڊو ڦڙڪندو آهي ۽ اهي برطانيه جي رجسٽرن ۾ داخل آهن. هاڻي اهي گهٽو ڪري واندا بيٺا هوندا آهن ۽ ڪين ڀاڙو ڪرايو گهٽ ملندو آهي. ڪراچي، بمبئي، مسقط ۽ ٻانڊو جي بندرن ۾ تجارتي مال جي آمدرفت تمام گهٽي هوندي آهي. مٿي ڄاڻايل ٻيڙيان. ست ٻيڙا هيمراج نالي هڪ هندوءَ جا آهن. ڪجهه وقت اڳ لس جي ڄام سان ڀائيواري ڪئي هئائين، جنهن ڪيس ڦري فقير ڪري ڇڏيو. هاڻي لڏي پلاڻي اچي ڪراچي وينو اهي. هڪ ٻيڙي سيٺ ڪنڻ ڪوجاهي جي واپاري جي ٻي رنگو واڻيئي 3 ۽ ٽين ويرسي جي ۽ آخري کيمچند ڀيوءَ جي آهي.

سونمياڻيءَ جي مڇي:- هتي ڏهه ٻارهن ٻتيلا ۽ ڪي وڏيون "لانچون ٻيڙيون آهن. هن ڳوٺ ۾ ڪولهين جا هڪ سو مرد ۽ ڪم ڪرڻ جهڙا جوان ڇوڪرا آهن، جيڪي ٻيڙين ۾ ويهي مڇي مارڻ ۾ مهاڻن جي مدد ڪندا آهن. مڇيءَ مارڻ جو طريقو ڪراچيءَ وارو آهي. مانگر مڇن جون پنڪڙيون ڇين موڪلڻ لاءِ بمبئي روانيون ڪيون وينديون آهن. هن ڪانسواءِ سگ ماهي جو پتو بہ اوڏهين برآمدڪيو وڃي ٿو. سنڌ جي ڪيچ واري ساموندي ڪناري سان ملندڙ (Rawus) مڇي هتي ڪانہ ٿيندي آهي، جنهن جي اوجهري پڻ ڇين موڪلي ويندي آهي.

هتي مانگر مڇ (Shark) کي لوڻي سڪائي بمبئي روانو ڪيو ويندو آهي. ننڍي مڇي هتي سونمياڻيءَ جي اوسي پاسي واري علائقي ۾

ڪپي ويندي آهي يا لوٽي سُڪائي پر وارن ملڪن ڏانهن موڪلي ويندي آهي. مهاڻا سرڪار کي هر سوَ پنيان ڏهہ مڇيون محصول طور ادا ڪندا آهن. هن کان سواءِ مڻن ڪو بيو محصول ڪونہ آهي. ڪين هڪ تڪليف اها آهي تہ اهي پنهنجي مڇي مرضيءَ موجب ڪٿي کپائي ڪونہ سگهندا آهن ۽ سندن حال ڪراچيءَ وارن مهاڻن کان وڌيڪ هيٺا آهن.

هن ڳوٺ جا مستقل گهر ٻن قسمن جا آهن

ڪچا ڪونا	145
جهوپڙيون	107
ڪل	**252**

جيڪڏهن ٿلهي ليکي هڪ گهر ۾ چار ڀاتي رهندا هجن تہ هن ڳوٺ جي ڪُل آدمشماري 1008 ماڻهو ٿي سگهي ٿي. هتي ڪي اهڙا هڪ سو گهر ڏسبا، جن جا رهواسي لڏي پلاڻي هليا ويا آهن. ٻيون بہ 106 رهائش جون ناس ٿيل جايون ڏسبيون، امڪان آهي تہ ان جا رهواسي شايد پنهنجا ٻڌ ڇڏي ڪيڏانهن هليا ويا ٿا ڀانئجن. انهن لڏي ويل مـــاڻهن جو وڏو انگ هاڻي ڪراچيءَ ۾ آباد آهي. هن مـــاڳ جي آدمشماري هيٺ ڏجي ٿي.

ڪوجاها (ڪوجا؟)	250
واڻيان	342
ڪولهي	250
رنگريز ۽ ٻيا هنرمند	200
ڪل	**1042**

جام کي جڏهن هندن جي ڪن سهڻين زالن جي خبر پوندي آهي يا واڻين يا ٻين واپارين کان پيسو پنجڙ زوري ونڻو هوندو آهي، تہ اچي اوچتو هتي نڪرندو آهي. آخري وڳوڙن کان پوءِ هن هتان جي واپارين کان 500 رپيا پوءِ 300 رپيا ورتا. پر ٿوري وقت کان پوءِ هن پنهنجي ڪاردار کي هيڏانهن موڪليو، جنهن اچي وري ڪانئن 1000 رپين وٺڻ جي ڪوشش ڪئي. ماڻهن هن رقم ڏيڻ کان گهٽو لنوايو. ليڪن هن

ڪين هيئيون متيون ڳالهيون پڌائي محصول معاف ڪرڻ جون ڪارون ڪري مڃائي ويو. پوءِ به 300 يا 400 رپيا اجا ڪيس ڪونہ مليا آهن. اهڙين ڏاڍاين ۽ اُرهہ زوراين ڪري جيڪڏهن هي شهر تباهہ ٿئي تہ اچرج نہ ڪرڻ ڪپي. جيڪڏهن هن شهر جون رنگينيون ۽ رونقون بحال ڪرڻيون آهن تہ محصول بلڪل گهٽائڻو پوندو. هن کان علاوهہ ڪراچي شهر جيترو ترقي ڪندو ويندو ايترو سونمياڻي زبون حال ٿيندي ويندي. هاڻي جيڪو ڪاروبار بمبئي سان هلندو آهي، سو ڪراچي جي ايرڻ کان پوءِ ختم ٿي ويندو ۽ اڳي جيڪو خشڪيءَ سان هلندو هو، سو پاڻيءَ وسيلي هلندو.

ضميمو (پ)

چانهہ جي پوکيءَ واسطي زمين جي گرانٽ

هندستان جي ڪمائون (Kumaon) واري علائقي ۾ ڪن سهوليتن آڇڻ سان چانهہ جي پوکي ڪرائي وئي آهي. ساڳين سهوليتن ۽ شرطن سان پنجاب ۾ ڪٽڪ، وونئڻ، سٽي، شهتوت ۽ چانهہ جي پوکيءَ واسطي (1) زمين جي گرانٽ ڏني پئي وڃي. سرڪاري دستاويزن موجب اهي شرط ۽ سهوليتون هيٺ ڏجن ٿيون:

(۱) چانهہ جي پوکي واسطي، روينيو کاتي طرفان تاريخ 26 - سيپٽمبر 1855ع تي زمين گرانٽ تي ڏيڻ لاءِ نافذ ڪيل شرط.

نوٽيفڪيشن:- هي گرانٽ ڪمائون صوبي جي ڪمائون ۽ گرهال ضلعن ۾ فقط چانهہ جي پوکيءَ جي مقصد واسطي ڏني ويندي، جيڪا ضلعي جو سينئر اسسٽنٽ ڪمشنر ڏئي سگهندو ان لاءِ شرط هيٺيان هوندا.

(۲) زمين جي هيءَ گرانٽ 200 ايڪڙن کان گهٽ ۽ 2000 ايڪڙن کان وڌيڪ ڪانہ هوندي. هڪ ماڻهو يا هڪ ڪمپني فقط هڪ گرانٽ وٺي سگهندي. چانهہ جي پيداوار ڪي وڌائڻ ۽ سڌارڻ واسطي وٺس موزي هوندي ۽ اها گرانٽ روينيو کاتي جي ضابطي هيٺ رهندي.

(۳) جيڪڏهن هيٺ شرطن جو چڱيءَ پر پورائو ڪيو ويو ته گرانٽ ۾ ڏنل زمين جي چوٿين حصي تي سرڪار هميشه لاءِ ڍل ڪانه وٺندي.

(۴) پهرين ليز ويهن سالن لاءِ هوندي. پهرين چئن سالن لاءِ ان زمين تان ڪابه ڍل وغيره ڪانه ورتي ويندي. پنجين سال گرانٽ زمين جي 3/4 حصي جي آباد ٿيڻ تي في ايڪڙ فقط هڪ آنو. ڇهين سال في ايڪڙ ٻه آنا. ستين سال تي آنا ڍل طور ورتا ويندا. اهڙيءَ ريت هر سال تي هڪ آنو ڍل وڌندي رهندي. آخري سال اها هڪ روپيه في ايڪڙ وڃي بيهندي ۽ 2000 ايڪڙن تي ڪل ڍل 1500 روپيه ورتي ويندي.

(۵) بي باقي(Clearance)لاءِ هيٺيان شرط رکيا ويا آهن.

گرانٽ واري تاريخ کان پنجن سالن تائين لاڳاپيل ڌر مليل زمين جو گهٽ ۾ گهٽ ويهون حصو آبادي هيٺ آڻيندي. ڏهن سالن اندر ان جو پنجون حصو، پندرهن سالن تائين اڌ، آخري سال زمين جو پورو منو حصو ضرور چانهه جي آبادي هيٺ هئڻ کپي.

(٦) اهي شرط پورا ٿيڻ کان پوءِ ايڪيهين سال لاڳاپيل ڌر کي زمين جا مالڪاڻا حق ڏنا ويندا. جيڪڏهن واسطيدار ماڻهو وفات ڪري ويا هوندا، ته اها زمين انهن جي وارثن کي ڏني ويندي. ان زمين تي جيڪا به ڍل مڙهي ويندي سا سراسري شرح کان وڌيڪ ڪانه هوندي. جيڪڏهن منجهس اناج جي پوکي ڪئي ويندي، ته اناج جي عام ڍل جيتري ورتي ويندي.

(۷) جيڪڏهن لاڳاپيل ڌر ڪنهن سال ڍل ادا نه ٿي ڪري يا ڄاڻايل شرطن جو پورائو نه ٿي ڪري ۽ علائقي جو سينئر اسسٽنٽ ڪمشنر جاچ ڪرڻ کان پوءِ ان کي ڏوهي قرار ڏئي ٿو، ته اها گرانٽ رد ٿي سگهي ٿي. جيڪڏهن ڌر پاڻ کي ڏکويل سمجهي ته بورڊ آف روينيو جي صدر وٽ دانهي سگهي ٿي. رد ٿيڻ جي صورت ۾ اهو ضروري ڪاروائي لاءِ حڪومت کي لکندو. پر ڌر کي ڏنل گرانٽ جي زمين جو جيڪو چوٿون حصو شروع ۾ پڪو ڪاتو ڪري ڏنو ويو، سو

وٺس رهندو. ان زمين جي جمعبنديءَ ڍل وغير ٻين عام زمين جيان اوڳاڙي ويندي.

(٨) واسطيدار ڌر گرانٽ ڏنل اهڙي زمين جي چوڌاري ٿلهه ڪٽائي پنهنجي زمين جي نشان دهي ڪندي. جيڪڏهن ڌر اهڙا ٿلهه گرانٽ واري تاريخ کان ڇهن مهينن تائين ٺاهڻ ۾ ڪامياب نه ٿي ته سرڪار پنهنجي خرچ سان جوڙائيندي ۽ اهو خرچ ڍل ڀرڻ وقت ڪاتيدار ڌر کان ورتو ويندو.

(٩) جيستائين واسطيدار ڌر جو، اسسٽنٽ ڪمشنر جي آفيس ۾ ڪاتو نه ٿو ٿئي، تيستائين ان زمين کي منتقل ڪرڻ جو ڪيس ڪو حق واسطو ڪونه هوندو.

(١٠) جيستائين صوبي ۾، سرڪار چانهه جي پوکي جي واڌاري لاءِ زمين جي گرانٽ ڏئي رهي آهي، تيستائين حڪومت چانهه جو ٻج ۽ ٻوٽا مهيا ڪندي. واسطيدار ڌر انهيءَ واسطي سپرنٽينڊينٽ باٽنيڪل گارڊنس کي درخواست ڏيندي جيڪو انهيءَ مقصد لاءِ هندستان جي اولهه اتر وارن صوبن لاءِ مقرر ڪيو ويو آهي.

ليفٽيننٽ گورنر نارٿ ويسٽرن پراونسس جي حڪم سان

ڊبليو-موئر

سيڪريٽري، حڪومت، اتر اولهه وارا علائقا.

ضميمو (ت)

اسان انهن ويڙهو قبيلن بابت برطانيه سرڪار جي حڪمت عمليءَ متعلق ڪيترائي پيرا ڳالهه ٻولهه ڪئي آهي. نظر ائين اچي ٿو ته اها حڪمت عملي هاڻي ڪامياب ٿيندي نظر اچي ٿي. هاڻي سوال اهو آهي ته ان ساري ڪاميابيءَ کي جاچي پرکي صحيح سمجهيو ويو آهي يا نه. جنهن سرحد سان اهي جهنگلي ۽ وحشي قبيلا آباد آهن ان جي ساري ايراضيءَ تي ضرور ڪڙي نظر رکي وڃي. اهي وحشي قبيلا سدائين ڦر لٽ جي ارادي سان ميداني علائقن ڏانهن هليا ايندا آهن. پر اسان جي پنهنجي چرپر ۾ ڪو لاڳاپو ڪونه هوندو آهي. وڏيڪ سچيت ماڻهو

اهڙي صورتحال ڪان ڏاڍو ڇرڪي ويندا آهن. عام ماڻهوءَ جو سرحدن بابت اهو خيال آهي تہ اهي ڪٿي ڪنهن ڏوراهين علائقي ۾ واقع هجن ۽ انهن جي چوڌاري ڪي خطرناڪ قبيلا آباد هجن. اسان انهن جهنگلي قبيلن جي ماڻهن جا انگ اکر ڏنا آهن، جن مان پتو پوي ٿو تہ سندن تعداد ڪو ايڏو گهڻو ڪونہ آهي. جن ماڻهن کي اسان پنهنجو تابعدار بنايو آهي جيڪڏهن ميڙي چوندي انهن کي هڪ جائتو ڪبو تہ سندن تعداد بنگال جي فوج کان وڌي ويندو. هائي اسان کي متن نظر داري رکڻ واسطي "پينزولا" جي حفاظت لاءِ رکيل فوج کان وڌيڪ لشڪر رکڻو پوندو. حقيقت اها آهي تہ انگريز سرڪار انهن مٿان پنهنجي فرمانبرداري جي زنجيرن ۾ جڪڙي ڇڏيو آهي. پر اهي انهن ماڻهن جهڙا وحشي ۽ جهنگلي آهن، جيڪي صدين کان وني عربستان جي آزاديءَ کي محفوظ رکندا پئي آيا آهن. انهن ويڙهاڪن جو تعداد هن ريت آهي ۽ اهي برطانيہ سرڪار جي حڪومت وارن علائقن جي سرحدن کان پئي پاسي آهن:-

سنڌو پرسان هزارا سرحد ويجهو پشاور کان اتر	8000
سوات ۽ ان جا ماتحت علائقا	20,000
ممد قبيلي جا	12000
آفريدي	20,000
اورڪزئي ڪومات وارو سرحدي علائقو	30,000
وزيرستان	20,000
شوراني ۽ ٻيا ڊيرا اسمعيل خان	5000
ديري غازي خان وارا بروچ قبيلا	20,000
ڪل ويڙهاڪ	**135000**

هن کان سواءِ برطانيہ جي حڪومت وارن علائقن ۾ بہ ڪي ويڙها ماڻهو آهن جن جو تعداد هن ريت آهي:-

ترنولي ۽ جهانداد	8000
هزارا جا قبيلا	10,000

يوسف زئي	25000
ختڪ	12000
بنگش	15000
ديره جات جا قبيلا	10000
ڪل	**60,000**

اهي ماڻهو ٻاجهريءَ کان وٺي هٿيار هلائيندا اچن ٿا ۽ هاڻي ماهر ٿي چڪا آهن. اهي ننڍي وڏي تلوار ۽ جامڪدار بندوقون به هلائي سگهندا آهن. اهي سڀئي جنوني قسم جا مسلمان آهن ۽ اسلام جي اصولن سان قائم آهن ۽ ڪافرن کي قتل ڪرڻ پاڻ لاءِ بهشت جي بشارت سمجهن ٿا. ڦر لٽ جي ڪمائي کي نهايت سولو طريقو سمجهندا آهن. ڌاڙو ته پاڻ لاءِ عزت وارو ڌنڌو ڀائين ٿا. هنن وحشي ۽ جهنگلي ماڻهن کي صدين کان وٺي ميداني علائقن ۾ رهندڙ ماڻهن کي پنهنجو غلام ڪري سمجهيو آهي، جن کي جڏهن به چاهن هو جابلو سلسلي جي هر لڪَ مان لنگهي حملو ڪري تباهه ڪري سگهن ٿا. اهڙو جابلو سلسلو پورن ائن سون ميلن تي پکڙيل ڏسبو. حڪومت کي گهرجي ته انهن ماڻهن جي حملن جو هر وقت خيال ڪري. انهن جو متي ڏنل تعداد به هن حقيقت ڏانهن ڏيان ڇڪائڻ لاءِ ڪافي آهي. ڇاڪاڻ ته انهن ساڳين سرحدن سان انگريز جي فوج به بيٺي آهي جنهن جا انگ اکر هيٺ ڏجن ٿا:-

	ريگيولر	اريگيولر	ڪل جوڙ
هزارا	---	1884	1884
پشاور	10754	2538	13202
ديرواسمعيل خان	---	3204	3204
ڪوهات	67	3559	3626
ديرو غازي خان	---	1615	1615
ڪل تعداد	**10821**	**12800**	**23621**

انگريزن جا بخت ڀلا آهن، جو هنن قبيلن جون سدائين پاڻ ۾

تراريون اپيون هونديون آهن. پنهنجا ڪنا ميانڻ ۾ رکي سک مان سمهندا ئي ڪونہ آهن. سدائين پنهنجن جي رتوڇاڻ ۾ رڌل، قتل بدلي قتل تہ هنن جابلو ماڻهن جو هڪ عام اصول آهي. قبيلائي جهيڙو جي هڪ پيرو شروع ٿيندو آهي تہ هڪ نہ ٻيو قبيلو ختم ڪري پوءِ ٺاهربو آهي. منجهن فقط هڪ ڳالهہ هڪ جهڙي ڏسبي، اها آهي ڪافرن سان ازلي وير سدائين پيا سڪندا آهن تہ ڪڏهن ڪو اهڙو موقعو پيدا ٿئي جو ڪافر سندن هٿان ڪسجي پئي. پنجاب ۾ سندن اهڙي ٻڌي ممڪن نظر ڪانہ ايندي. عربستان جون قبيلائي جنگيون تڏهن ماٺ ٿيون هيون، جڏهن اهي ٻڌي ڪري اوپر ملڪن تي چڙهيا ٿي ڪاهي پيا هئا. (٢)

ضميمو (ت)

سنڌ ريلوي جي ڊائريڪٽرن جي تيار ڪيل چوٿين رپورٽ

سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ جنوري 1857ع ۾ هڪ اجلاس ڪوٺايو هو جنهن ۾ هن ڪمپنيءَ جي ڊائريڪٽرن پنهنجي هيءَ رپورٽ پيش ڪئي هئي ۽ مالڪن کي ٻڌايو هو تہ بمبئي سرڪار ريلوي جي پٽڙيءَ جو هڪ رستو متعين ڪيو آهي، جنهن جي ڪين جلد ئي خبر ملڻ جي توقع هئي. هاڻي کين اهو بيان ڪندي اطمينان ٿئي ٿو تہ بمبئي سرڪار گذريل سيپٽمبر ۾ اهو ئي ريل جو رستو منظور ڪيو آهي، جنهن جي سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ سفارش ڪئي هئي.

جڏهن ڪمپني جي ڊائريڪٽرن کي اهڙي خبر پئي تہ هنن هڪدم نيڪيدارن سان ٺيڪو طئي ڪري ڇڏيو. انهيءَ لاءِ تہ جيئن ڪراچي ۽ ڪوٽڙيءَ جي وچ تي ريل پٽڙي جلد وڇائي سگهجي. پويون ماڳ حيدرآباد جو درياهي بند آهي. ٺيڪو ميسرس بري ائنڊ ڪمپني کي ڏنو ويو. ان فرم جو هڪ ميمبر پنهنجي عملي سان گڏ آخري آگبوٽ ۾ سوار ٿي اتان جي مقامي آمدرفت جي اهم ضرورتن کي منهن ڏيڻ واسطي لازمي ٿي پيو هو تہ حيدرآباد ۽ ڪوٽڙي وچ تي چار ميل ريل پٽڙي وڇائن.

ان رپورٽ کان سستت ئي پوءِ ريل پٽڙي جي ٽيهن ميلن جيترو سامان روانو ڪيو ويو. بعد ۾ ريل جون انجڻيون ۽ سٺ ميل ريل پٽڙي جيترو سامان موڪليو ويو. باقي رهيل سامان هاڻي روانو ڪيو پيو وڃي.

سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ جي ڊائريڪٽرن کي هاڻي اها به خبر پئجي وئي آهي ته سنڌ ريلوي جي اترين آخري اسٽيشن پرسان ڪوئلو به لڌو آهي، جيڪو گهٽي خرچ کان بچائي وجهندو ۽ نيڪي ۾ وڏي منافعي جي توقع آهي. هن ڪوئلي کي ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ جي آگبوٽن سنڌوءَ ۾ هاڪاري تجرباتي طور ڪتب آڻي ڏٺو آهي، جيڪي ڪارڪردگيءَ جي لحاظ کان ڏاڍا ڪامياب ثابت ٿيا آهن.

بندر:- ڪمپني جا ڊائريڪٽر به بندرن بابت خير جون خبرون ٻڌي رهيا آهن ته ڪراچي وٽ سمنڊ جو پاڻي گهرو آهي. سنڌ ريلوي جي ايجنٽ اڳئن سيپٽمبر جي 28 تاريخ تي چيئرمئن ڏانهن هڪ خط لکي ڄاڻايو آهي ته ڪيتري واپاري آگبوٽن جا ڪئپٽن "هيولنڊسي" آگبوٽن تي چڙهي روانا ٿيا. جيڪو هڪ جهاز کي بندر کان ٻاهر وٺي وڃي رهيو هو. هن ڏٺو ته ان ڪاري جو پاڻي 26 فوٽن کان گهٽ ڪونه هو. هن هيولنڊسي آگبوٽ جي ڪئپٽن ڊارڪ پوري پڪ سان چيو ته هن ڪاريءَ ۾ سال ۾ ڪڏهن به وڏي وير چڙهندي ئي ڪانه آهي ۽ ڪاريءَ جي مڪيه حصي ۾ پاڻي جي اونهائي 26 فوٽن کان ڪڏهن گهٽ ڏسڻ ۾ ڪانه ايندي آهي. اها به هڪ سٺي ڳالهه آهي جو ريلوي جي آخري اسٽيشن وٽ اهڙين سٺين خصوصيتن وارو بندر موجود هجي. هن مان هڪ فائدو اهو به ٿيندو جو ريل ڪمپنيءَ جو ايندڙ سامان سولائيءَ سان اچي بندر سان لڳندو. ٻيو ته مٿئين ۽ اتر اولهه هندستان کان ايندڙ تجارتي مال هتان سولائيءَ سان ٻاهر روانو ڪري سگهبو. هن کان علاوه ڪمپنيءَ جي ڪنيل ذميوارين جي اهميت به گهٽي وڏي ويندي.

سنڌ جو ڏيساوري واپار:- ڪراچي بندر تي رکيل ڪاغذن مان پتو پوي ٿو ته 1 مئي 1853 کان 30 اپريل 1857 سنڌ ڪيترو

مال ٻاهر موڪليو ۽ ڪيترو مال ٻاهران گهرايو.

ان جي وڌڻ جي شرح لڳاتار هڪ جهڙي وڌندي رهي، جيڪا اهميت کان خالي ڪانه آهي جنهن لاءِ هيٺ جدول ڏجي ٿي.

سال	درآمد	برآمد	ڪل جوڙ
1852-53	535690 پائونڊ	376337 پائونڊ	912027 پائونڊ
1853-54	508793 پائونڊ	376310 پائونڊ	885103 پائونڊ
1854-55	575196 پائونڊ	346893 پائونڊ	922089 پائونڊ
1855-56	629813 پائونڊ	604400 پائونڊ	1234253 پائونڊ
1856-57	685665 پائونڊ	734522 پائونڊ	1420187 پائونڊ

برآمد درآمد جي داخلا وارن ڪاغذن مان ائين معلوم ٿيندو تہ سال 1855-56 دوران برآمد 74% وڌي وئي آهي. اها واڌ روس واري جنگ ڪري ٿي آهي. ان کان پوءِ سال بہ 22% واڌ ڏسبي.

ڏاڍر ۽ ڊيسا (Deesa) ڏانهن ريل وڇائڻ لاءِ سروي:-

سنڌ جي اختياري وارن سفارش ڪئي آهي تہ سنڌ ريلوي جي ڊائريڪٽرن کي هدايت ڪئي وڃي تہ هو سکر کان شڪارپور، جيڪب آباد ۽ ڏاڍر لاءِ نئين ريل پٽڙي وڇائڻ واسطي سروي ڪن. هي آخري ماڳ بولان لڪ پرسان آهي. تنهن ڪري افغانستان ۽ ان جي پرپاسي وارن ملڪن جو تجارتي مال سنڌ ريلوي معرفت لهندو چڙهندو. هن کان سواءِ حيدرآباد کان ڊيسا ڏانهن ويندڙ برانچ لائين جي سروي ڪرڻ جي بہ سفارش ڪئي آهي. ريل جي هن پٽڙي وڇائڻ کان پوءِ ڪراچي ۽ ڪلڪتي سان ريل ويندي. بمبئي بڙودا ۽ سينٽرل انڊيا ريلوي ڪمپني ريل پٽڙيءَ کي اڳتي ڊيسا ڏانهن وڌائي رهي آهي. هاڻي آخري خبر اها پئي آهي تہ سکر کان ڏاڍر رڳيل ريل پٽڙي سٺ ميل وڌائي جيڪب آباد تائين پڄائي وئي آهي. جيستري قدر انهن برانچ لائينن جو تعلق آهي، تہ انگريز سرڪار جي هڪ نهايت ڏاهي ڪاموري سنڌ جي ڪمشنر مسٽر فريئر جا خيال ڪجهہ هن ريت آهن، جيڪي هن 21 جولاءِ واري بمبئي جي گورنر ڏانهن لکيل هڪ خط ۾ ظاهر ڪيا آهن:- ”متي ڄاڻايل ٻئي برانچ تمام گهڻيون اهم آهن، نہ رڳو تجارت جي نقطہ نظر کان، پر

فوجي ۽ سياسي نقطہ نگاهہ کان بہ انهن جي وڏي جي اهميت آهي. سکر شڪارپور ۽ جيڪب آباد کان بولان لڪ واري ريلوي لائين تي بحث ڪرڻ هڪ سطحي ڳالهہ آهي. ان جي اهميت تي جنرل جيڪب تمام گهڻو زور ڏنو آهي. سنڌوءَ کان وٺي بولان لڪ تائين رابطو ڳنڍڻ تمام ضروري ڳالهہ آهي. سارو علائقو سئون سڌو ميدان آهي. واهن ۽ کڙين کسين تي پليون ٻڌجي چڪيون آهن. ريل جو رستو بہ ويهن ميلن تائين اهڙو سڌو ناهيو ويو آهي جو ڪٿي بہ منجهس ور نظر ڪونہ ايندو. جيڪي علائقا چاڙهہ جي رت ۾ خطرناڪ ٿي ويندا آهن، تن ڪي پراءِ وجهي متاهون ڪيو ويو آهي. ساڳئي خط ۾ هن ڊيسا ڏانهن ويندڙ برانچ لائين ڏانهن بہ اشارو ڏنو آهي ۽ پنهنجي راءِ جو اظهار ڪندي لکيو آهي تہ، ”هيءَ ريل رستو ڪيڏو نہ اهم آهي جنهن سان گجرات ۽ راجپوتانا سنڌ سان ملي وڃن ٿا. اسان هن وقت نهايت خطرناڪ دور مان گذري رهيا آهيون جو انگريزن جي هيڏي ساري وسيع سلطنت جي رابطي واسطي فقط ريل جون سنگل لائينون آهن. اترين علائقن مان هنگامي طور فوجي پرتيءَ جا اطلاع ملي رهيا آهن. رستن جي ڪوٽ سبب پوري پڪ ڪانہ آهي تہ اها هنگامي طور پرتي ڪيل فوج جيڪا هتان رواني ڪئي وئي آهي سا ڊيسا ۾ وقت سر پڄي بہ سگهندي الائي نہ.“

سنڌو وسيلي آگبوٽن جي آمدرفت:- گذريل جون ۾ ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ طرفان ڊائريڪٽرن کي 250.000 پائونڊن جي موڙي کڻي ڪرڻ جي موڪل ملي، جنهن جا شرط اهي هئا، جيڪي سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ سان طئي ڪيا ويا هئا. هن سيڙهپ جو موضوع حيدرآباد ۽ ملتان جي وچ ۾ سنڌوءَ وسيلي آگبوٽن جي آمدرفت شروع ڪرڻ هو. هنن ٻنهي ماڳن مان پهريون، سنڌ ريلوي جي اترين آخري اسٽيشن ۽ ٻيو پنجاب ريلوي جي پهرين ڏاکڻي ريلوي اسٽيشن هئي. نئين سيڙهپ جا حصا سنڌ ريلوي ڪمپني جي مالڪن کي آڇيا ويا ۽ قبول ڪرڻ تي ڪائنن 4 پائونڊ في حصي تي سوٽي وٺي ڪين ڏنا ويا.

گذريل جولاءِ ۾ انڊيا ڪمپني ميجر ڪرافورڊ سپرنٽينڊنگ انجنيئر

حڪومت بمبئي، انڊين نيوي جي ڪئپٽن بالفور ۽ مئرين انجنيئر مسٽر ونٽر تي مشتمل هڪ ڪميشن جوڙي، جنهن جو ڪم اهو هو تہ ڊئنيوب ۽ يورپ جي ٻين درياهن ۾ ملندڙ آگبوٽن جو جائزو وٺن ۽ رپورٽ تيار ڪن، تہ اهي هندستان جي درياهن ۾ ڪاميابيءَ سان هاڪاري سگهن ٿا يانہ. ان ڪميشن جي تيار ڪيل رپورٽ عزت ماب ڪورٽ جي معرفت هن ڪمپنيءَ جي ڊائريڪٽرن کي پهتي آهي. پنجاب ريلوي جي سروي بہ نهايت ڪاميابيءَ سان پوري ڪئي وئي آهي. ريلوي جا مختلف مرحلا ۽ ان سان لاڳاپيل رٿائون جڙي اچي پهتيون آهن. ايسٽ انڊيا ڪمپني هنن رٿائن واسطي 15000000 جي سيڙهپ جو ۽ مٿس 5٪ وياج ڏيڻ جو اعلان ڪيو آهي. شرط اهي ساڳيا هوندا. جيڪو هر پنجين سال 2500,000 رقم تي ضمانت واري موڙي موجب ٿي حصا ڏيندو رهندو. جنهن بابت لکت ڪئي وئي آهي. هن ريل رستي جي سياسي ۽ فوجي اهميت کي نظر انداز نہ ٿو ڪري سگهجي، جنهن تي خرچ بہ سنڀالي ڪيو ويندو ڪمپنيءَ جي ڊائريڪٽرن کي گهٽي آمدرفت جي توقع آهيءَ ڪين منافعي جي اميد آهي. پنجاب جي حڪومت ملتان - لاهور - امرتسر واري ريلوي تہ هڪ خط ۾ هن ريت تبصرو ڪيو آهي تہ " جيتري قدر پنجاب جي تجارت ۽ ٻين اهم مفادن جو تعلق آهي تہ اتر - اوڀر کان اولهہ - ڏکڻ واري ريل رستي جي تعمير کان وڌيڪ ٻي فائدي واري ڳالهہ ڪانہ آهي. هن خط سان شامل هندستان جو نقشو آهي، جنهن تي نظر وجهڻ سان معلوم ٿيندو تہ اتر هندستان جا ٻہ قدرتي حصا آهن. پهريون حصو اهو آهي، جنهن ۾ گنگا ۽ ان جون پرتي ڪندڙ شاخون وهنديون آهن. ٻيو سنڌوءَ ۽ ان جي پرتي ڪندڙ شاخن تي آباد علائقا آهن. پهريون حصو اوڀر طرف سان تعلق رکي ٿو. جنهن مان تجارت ۽ دولت وارو وهڪرو لنگهندو آهي ۽ گنگا ماتريءَ مان گذري پنهنجي قدرتي باهر ويندڙ ڳتي وٽ پهچي ٿو. ٻيو حصو اولاهون آهي. جيڪڏهن هن علائقي ۾ فن ۽ سائنس آڻي فطرت سان پيوند ڪجي تہ هتان جي ساري تجارت پنجن وهڪرن سان وچي سنڌوءَ جي پاٽيءَ جو پيچرو وٺي سنڌ جي نئين

اڀرندڙ بندر ڪراچيءَ ڏانهن هلي ويندي. اهو ٺاڪ اتر اولهه هندستان جو ائين فطري ڳتو آهي، جهڙي ريت اتر اوڀر هندستان لاءِ ڪلڪتو آهي. جيڪڏهن اتر ڪان ڏکڻ هڪ ليڪ ڪڍجي ته ٻه فطري حصا آگري يا دهلي وٽان نڪري الڳ ٿي بيهندا. جيڪڏهن اهي ساڳيون سهولتيون اولهه واري حصي ۾ پيدا ڪيون وڃن، جيڪي اڀرندي حصي ۾ موجود آهن ته ڪڍيل ليڪ اولهه پاسي واري ساري تجارت سنڌوءَ وسيلي وڃي ڪراچيءَ پهچندي. بلڪل اهڙيءَ ريت جيئن اوڀر حصي واري تجارت گنگا ماتري ڏئي وڃي ڪلڪتي رسندي آهي. هاڻي صورتحال اها آهي جو اتر اولهه وارن علائقن جي تجارت جو وڏو حصو اوڀر هليو وڃي ٿو. ان جو اڪيلو ڪارڻ اهو آهي ته اولهه واري حصي ۾ اهڙي سهوليت واري سڌي واپاري واٽ جڙي ئي ڪانه آهي. پر جيڪڏهن سنڌوءَ واري شاهي واپاري سٽڪ پوري ريت ٺهي راس ٿي ته پوءِ هتان ساري تجارت هن وهڪرن سان گڏ وهي وڃي ڪراچيءَ پهچندي. ڪراچي جي بندر ۽ بازارين ۾ نه رڳو اتر اولهه هندستان جو تجارتي مال اچي پهچندو، پر هتان ڪان ڪوسين ڏور وچ ايشيا جي ملڪن جو واپاري وکر به پهچندو ۽ ان ڪان علاوه هن بندر تان يورپي ملڪن جو تيار مال به اوڏاهين موڪليو ويندو. فوجي ۽ غير فوجي سرڪاري سامان به ساڳئي رستي سان مٿي ويندو ۽ هيٺ ايندو. يورپ جا سياح به اهو رستو ڏئي مٿي ويندا ۽ واپسي وقت به ساڳيو رستو وٺندا. ڇاڪاڻ ته اوڀر واري رستي ڪان ڪراچي وارو لنگهه يورپ کي وڌيڪ ويجهو آهي.

تجارت ۽ ٻين ڳالهين سان لاڳاپيل ڪي حقيقتون تفصيل جون گهرجائو آهن، جن کي هڪ جدا رپورٽ ۾ بيان ڪيو ويندو. جيڪڏهن هن موضوع تي بحث جي هروڀرو به ضرورت آهي، ته پوءِ چونه انگن اکرن سان ڪي شاهديون ۽ ثابتيون ڏنيون وڃن. هن اهم ڳالهه کي هروڀرو انگهائڻ مٿاڇري سوچ آهي. اهڙي نت نئاءَ مان اتر اولهه هندستان جي تجارت کي ڪاپاري ڌڪ لڳندو. جيڪڏهن هن ڪم جي هڪدم شروعات ڪئي وئي، ته هڪ نئين قسم جي تجارت کي

هتي ملي پوندي جيڪا اڃا پوئتي پوندي آئي آهي. ان قسم جي تجارت فقط تڏهن اڳتي اچي سگهي ٿي، جڏهن هتي غير معمولي قسم جون سهوليتون متعارف ڪرايون وينديون. انهن مان وڏي منافعي ملڻ جا به قوي امڪان آهن. اهڙي قسم جون سهوليتون ايڪيهه ملين پورهيت ماڻهن جي فائدي لاءِ آهن. پنجاب جي بهتر مستقبل لاءِ اهڙيون مفيد رٿائون شروع ڪرڻ ڪنهن اهميت کان خالي ڪونه آهن.

هن رپورٽ سان هڪ خط به شامل ڪيو ويو آهي، جيڪو ١- آڪٽوبر 1857 جو لکيل آهي ۽ پنجاب جي چيف ڪمشنر جي آفيشيئيٽنگ سيڪريٽري طرفان هندستان سرڪار ڪي موڪليو ويو آهي، جنهن ۾ هن هڪ مدبر جان لارينس جي خيالن کي ورجايو آهي ته پنجاب جي ريلوي جلد از جلد ٺهرائي وڃي.

لاهور کان پشاور ريلوي پٽڙيءَ بابت سروي:- هندستان سرڪار لاهور کان پشاور تائين ريل پٽڙي وڇائڻ واسطي سروي ڪرڻ جي سفارش ڪئي آهي. پويون ماڳ خيبرلڪ ويجهو آهي. ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ به اهڙا اختيار ڏئي ڇڏيا آهن. اهو ڪم پنجاب ريلوي جي انجنيئر حوالي ڪيو ويو آهي.

اڳئين سال جو حساب ڪتاب به هن رپورٽ سان شامل ڪيو ويو آهي، جيڪو آڊيٽرن ڪمپني جي حساب ڪتاب جي ڪاغذن سان جاچي پرکي ڏنو آهي. هن کان علاوهه انهيءَ سان ڪتاب کي ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ جي اڪائونٽس واري ڪاتي به جاچيو آهي ۽ سندن خيال موجب اهو صحيح آهي.

پاس ڪيل ائڪٽ جي اصولن ۽ ضابطن موجب هيٺيان ڊائريڪٽر ۽ آڊيٽر پنهنجي عهدي تان رٽاير ڪري ويا آهن.

پي - ڊبليو - ائنڊريو

هئري بوراڊلي — هئي ڊائريڪٽر

ميجر جي - اي - مور - آڊيٽر

اهي هئن عهدن لاءِ ٻيهر چونڊجي سگهن ٿا ۽ ڪمپنيءَ کي وري به

پنهنجون خدمتون آڇن ٿا.

پي - ڊبليو - انئڊريو

چيئرمئن

هيٺيان ٺهراءَ يڪ راءِ پاس ڪيا ويا.

(١) هيءُ ٺهراءُ چيئرمئن پاران پيش ڪيو ۽ سر هربرٽ مئڊاڪ سندس تائيد ڪئي.

”تہ هن اجلاس ڊائريڪٽرن جي تيار ڪيل رپورٽ ۽ حساب ڪتاب برابر وصول ڪيو.“

(٢) هي ٺهراءُ سر هربرٽ هئڊاڪ پيش ڪيو ۽ جارج - امل - برائون سندس تائيد ڪئي.

”ڊبليو - پي - انئڊريو ۽ هئري براڊيل کي ٻيهر هن ڪمپنيءَ جو ڊائريڪٽر چونڊيو وڃي.“

(٣) هي ٺهراءُ جارج - ايل - برائون پيش ڪيو ۽ ريوِ - سي - ابوٿسن سندس تائيد ڪئي.

”ميجر جان آرٿر مور کي ٻيهر هن ڪمپنيءَ جو آڊيٽر چونڊيو وڃي.“

ان کان پوءِ اجلاس کي نوٽيس جي پابندي ڪرڻ لاءِ چيو ويو.

(۴) هيءُ ٺهراءُ چيئرمئن پيش ڪيو ۽ سندس تائيد سر هربرٽ مئڊاڪ ڪئي،

”ڊائريڪٽرن کي اختيار ٿو ڏجي تہ اهي 75000 حصن جي صورت ۾ 1500000 پائونڊ موڙي ڪني ڪن. اهڙي ريت هر هڪ حصي جو مالڪ 20 پائونڊ حصي جو مالڪ هوندو. اها سيڙهپ پنجاب ريلوي جي اڏاوت ۾ ڪم آندي ويندي، جنهن تي ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ 2500,000 پائونڊن جا پنج حصا ٽن حصي دارن کي ڏنا ويندا. جنهن اکوات لکت ڪئي وئي اهي.“ [5% وياج ڏين وياج ڏين جو واعدو ڪيو اهي. هن موڙي تي]

(۵) هيءُ ٺهراءُ فيڊرڪ وارن پيش ڪيو ۽ نورس وائيلڊ سندس تائيد ڪئي. ”تہ هي اجلاس چيئرمئن ۽ ڊائريڪٽرن کي، ڪامياب گذجاڻي تي مبارڪون ڏئي ٿو، جنهن ۾ هنن صاحبن سونپيل فرضن کي

نهايت سهڻي نموني نباهيو. جنهن جوش جذبي لياقت ۽ ايمانداري سان ڪمپني جي ڪمن ڪارين ڪي اڪلائي رهيا آهن، سي ٻه صد آفرين لائق آهن."

(٦) هيءُ ٺهراءُ ٿامس وليمسن پيش ڪيو ۽ چارلس نورس وائيلڊ سنڌس تائيد ڪئي.

" هيءَ گڏجاڻي چيئرمئن ڊبليو- پي - ائنڊريو جي دلي شڪرگذار آهي جو هو ڪمپني جي مفادن واسطي اڻ ٿڪ ڪوششون ڪري رهيو آهي. جنهن درياهه دليءَ سان اڄ هن گڏجاڻيءَ جي صدارت ڪئي آهي، تنهن لاءِ ٻه سنڌس لک لائق سمجهون ٿا.

ڊبليو - پي - ائنڊريو - چيئرمئن

ٿامس برنيلي سيڪريٽري.

سنڌ ريلوي ڪمپني جي چيئرمئن ڊبليو - پي - ائنڊريو جو سرجان ميلوِل ڏانهن لکيل خط.

سنڌ ريلوي ڪمپني، گراهام هائوس

اولڊ براڊ اسٽريٽ 14 جنوري 1858ع

سائين!

مان هن ڪان اڳ نمبر 212 سان خط موڪلي چڪو آهيان، جيڪو مون تاريخ 14 ڊسمبر تي لکيو هو. جنهن ۾ ملتان کان لاهور ۽ امرتسر ريل جي پٽڙي وڇائڻ واسطي موڙي ڪني ڪرڻ جي گذارش ڪيل هئي. مان هن خط سان گڏ چيف ڪمشنر پنجاب جي آفيشيئيٽنگ سيڪريٽري طرفان ريلوي ڪمپنيءَ جي ايجنٽ ڏانهن موڪليل خط جو نقل روانو ڪري رهيو آهيان. جيڪو چيف ڪمشنر پنجاب هندستان سرڪار پبلڪ ورڪس ڊپارٽمينٽ جي سيڪريٽري ڏانهن لکيو آهي. خط ڏسڻ سان عزتماب ڪورٽ بلڪل مطمئن ٿي ويندي ڇاڪاڻ ته هڪ وڏي مدبر سرجان لارينس پنجاب جي ريل پٽڙيءَ کي نهايت اهم ڄاڻايو آهي.

اوهان جو مخلص

بي - ڊبليو - ائنڊريو
چيئرمئن.
پنجاب جي چيف ڪمشنر جي آفيشيئيٽنگ سيڪريٽري اي - ايچ - پاسڪ جو هندستان سرڪار جي پبلڪ ورڪس ڊپارٽمينٽ جي سيڪريٽري مسٽر بئڪر ڏانهن لکيل خط.
لاهور - 21 - آڪٽوبر 1857
سائين!
توهان جي خط نمبر224 تاريخ 19 - جنوري 1856 جي حڪم جي پوئواري ڪندي پنجاب جي چيف ڪمشنر، هندستان سرڪار کي خط لکيو هو، بعد ۾ اوهان جي پٺي تي مسٽر ٽيمپل تاريخ 26 - آگسٽ 1856ع تي 278 نمبر سان خط لکيو آهي. ان خط ۾ هن صاحب ملتان کان لاهور ۽ امرتسر ريلوي جي افاديت تي تمام گهڻو زور ڏنو هو. هاڻي مان، چيف ڪمشنر جي هدايتن مطابق اوهان ڏانهن هي خط لکي رهيو آهيان، جنهن سان گڏ حاشيي ۾ ڏيکاريل دستاويز شامل ڪيا ويا آهن. (١) جنهن مان اهو پتو پوندو تہ مذڪوره رٿائون غور ۽ ويچار وارو مرحلو پار ڪري عملي ڪم واري منزل تي پهچي چڪيون آهن. هاڻي فقط انگلنڊ جي اختياري وارن جي منظوريءَ جي ضرورت آهي، ان کان پوءِ هڪدم ڪم جي شروعات ڪئي ويندي.
(٢) مسٽر برنٽن جي رپورٽ سان گڏ منصوبي جا نقل، نقشا ۽ ريلوي جي مختلف مرحلن بابت معلومات اڳيئن آگسٽ جي 27 تاريخ ايڏانهن روانا ڪيا ويا آهن، جيڪي هئي ملتان پهتا هئا. هاڻي پتو لڳايو ويندو تہ اهي ڪراچي پهتا آهن يانہ. ان کان پوءِ اهي مٿي موڪليا ويندا ۽ انهن جي نتيجي بابت اوهان کي ترت آگاهہ ڪيو ويندو. چيف ڪمشنر کي افسوس آهي جو انهيءَ ساڳيءَ غلطيءَ ڪري اهي ساڳيا دستاويز وقت تي بمبئي روانا ٿي ڪونہ سگهيا هئا. ان زماني ملڪي حالتون صحيح بہ ڪونہ هيون ۽ سرڪار جي هر ڪاتي تي جڻ هڪ قسم جو دٻاءُ هو. چيف ڪمشنر جمون ڪشمير واري فوج جو واءُ

سواءِ لهڻ واسطي جالندر نڪري ويو آهي. جيترو ممڪن ٿي سگهيو ايترو جلدي ان لشڪر کي دهليءَ روانو ڪيو ويندو.

(۳) هن منصوبي اڪلائڻ واسطي هڪ ڪمپني جوڙي وئي آهي جنهن جا ڊائريڪٽر لنڊن جي اختيارين وارن سان لڳاتار لهہ وچڙ ۾ آهن. هاڻي هن عظيم رٿا جي ڪاميابيءَ جا امڪان روشن ٿي ويا آهن. چيف ڪمشنر پنهنجو هي فوجي فرض سمجهي ٿو تہ هن رٿا بابت هندستان سرڪار کي سچي ۽ بروقت چاڻ ڏيندو رهي. هن کان علاوه اهڙيون صلاحون مشورا ڏيندو رهي، جيڪي موجوده دور موجب نهايت ڪمائتا هجن.

(۴) مسٽر ٽيمپل واري خط جي 19 فقري ۾ اها يقين دهاني ڪرائي وئي هئي تہ ملتان کان امرتسر واري ريل جي پٽيءَ پٽڙيءَ مڪمل ٿيڻ واسطي وڌ ۾ وڌ ٻہ ملين اسٽرلنگ پائونڊن جي ضرورت پوندي. خط سان شامل دستاويزن مان معلوم ٿئي ٿو تہ ڪمپني کي پٽي نہ پر سنگل لائين تعمير ڪرڻ جو ارادو آهي، جنهن لاءَ ڪو سبب بہ ڄاڻايو ڪونہ ويو آهي. نظر اچي ٿو تہ بااختيار ڌرين طرفان ٻنهي ڳالهين تي سوچي ويچاري پوءِ اهو قدم کنيو آهي. مسٽر برنٽن جي ڪاٿي موجب ڪل رقم 1676295 آهي. پر چيف ڪمشنر جو خيال آهي تہ جيڪڏهن خرچ سوچي سمجهي قناعت سان ڪيو ويندو تہ مٿي ڄاڻايل رقم کان گهٽ ٿيندو.

(۵) مسٽر برنٽن جي رپورٽ ۽ ناهيل منصوبي ۽ مسٽر ٽيمپل جي خط ۾ ڏنل تفصيلن ۾ گهٽي هڪجهڙائي نظر اچي ٿي، ٻنهي هڪ ئي علائقي جو ذڪر ڪيو آهي، جنهن مان ريل جو رستو گذرڻ گهرجي. ڌرتيءَ جو في ميل تي متاهينءَ جو فرق ايترو ٿورو آهي، جو ان تي سوچڻ ئي اجايو آهي. وچ تي ڪو درياهي ڊورو ڪونهي ڪا متاهين ڪانہ آهي. ميدان سڌون سڌو پٽ لڳو پيو آهي. ڪڏون ڪوپا بہ هلڪا سلڪا ڏسبا. وچ تي ڪوبہ درياهہ يا واهڙ ڪونہ ايندو. ننڍا واهہ ڪڙيا ۽ ڪس تہ ضرور رستي ۾ ايندا، جن لاءِ پريشان ٿيڻ جي

ضرورت ڪانہ آهي. ڇاڪاڻ تہ اهو سارو فاصلو، رستو وهڪري جو پاسو ڏئي لنگهي ٿو. ملتان هڪ ميداني علائقو آهي، جنهن مان چناب درياهہ وهندو آهي. پر هن علائقي ۾ انجنيئرنگ سان لاڳاپيل ڪا ڏکيائي نظر ڪانہ ايندي. هن علائقي مان چاڙهہ جي رت جا وهندڙ واهہ لنگهندا آهن ۽ انهن سان گڏ باري دوآبہ واهہ بہ هتان گذري ٿو. ريل پٽڙي انهن مٿان گذارڻي پوندي. پر خرچ ايڏو گهڻو ڪونہ ايندو.

(٦) نظر ائين ايندو تہ باري دوآبہ ۾ نهندڙ ريل رستو گهٽي فاصلي تائين هڪ ٻئي سان پور وچوٽ تي هلي رهيا آهن. اهي ٻئي هڪ ٻئي جي لاءِ فائدي وارا آهن. ٻئي گڏجي هڪ نئين مهذب معاشري جي جوڙجڪ ڪندا ۽ ٻئي هن علائقي جي پيداوار ۾ هڪ نئون ڪردار ادا ڪندا. ڇاڪاڻ تہ هن وقت مذڪوره علائقي ۾ فقط مال جا ڌنار ۽ جت رهندا آهن، جيڪي چارئي پهر وتندا آهن اونن وڳن ڪيو وڙڪندا. جيڪڏهن هن علائقي مان ريل جي پٽڙي تعمير ٿي رهي آهي تہ سمجهڻ کپي تہ هتان اوسي پاسي ڪان هڪ واهہ بہ کوٽايو ويندو. مسٽر برنٽن جو اهو بہ خيال آهي تہ جنهن علائقي مان ريل جي پٽڙي تعمير ڪرڻ چاهي ٿو، سو سڌو آهي ۽ ريل جي پٽڙي بہ اهڙي سڌي هوندي، جنهن جو مثال يورپ ۾ بہ ڪونہ ملندو.

(٧) مسٽر ٽيمپل جي خط جي 21 فقري ۾ ڏيکاريل آهي تہ ريل جي تعمير ٿيڻ ڪان پوءِ پهرئين مرحلي ۾ 9% فائدي جي توقع آهي ۽ اهو بہ ملين پائونڊ موڙيءَ تي ڪٿيو ويو آهي. پر چيف ڪمشنر کي اهڙن سببن ۽ ڪارٽن جو ڪو پتو ڪونہ آهي، جن کي ڇاٽائي 9% منافعو ڪٿيو ويو ٿو. سندس خيال آهي تہ ٿي سگهي ٿو تہ اهو منافعو اکرن جو پوتاميل هجي ۽ غلط نموني سان پيش ڪيو ويو هجي. نظر ائين اچي ٿو تہ اهي انگ اکر انهن ماڻهن ڏنا آهن، جيڪي هن رٿا ۾ دلچسپي رکن ٿا. اها ڳالهہ مختلف ڪمپنين جي چيئرمئن ائنڊريو چپائي پڌري ڪئي آهي. سندس خيال آهي تہ هن رستي سان تمام گهٽي آمدرفت شروع ٿي ويندي. ان آمدرفت جي وڏڻ جو في سيڪڙو ڪراچي

بندر جي تڪڙي ترقي سان ڳنڍي ٿو. هن جو اهو به ويچار آهي ته 1843ع ۾ ڪراچي وسيلي درآمد برآمد 122010 پائونڊ هئي، جيڪا 1854ع ۾ وڌي وڃي 1233000 اسٽرلنگ پائونڊن تي بيٺي هئي. جيڪڏهن آمدرفت کي ترقي وٺرائبي ۽ سڌاربو ته اها تمام گهڻي وڌي ويندي ۽ منافعو به انهيءَ حساب سان وڌندو رهندو. اهڙيءَ ريت به ملين موڙيءَ تي 9% منافعي جي اڳڪٿي ڪئي وئي آهي. ائين سمجهڻ کو غير مناسب به ڪونه آهي پر شرط اهو آهي ته لاڳت ۾ پنجون يا ڇهون حصو گهٽايو وڃي ته پوءِ منافعو 6% ڪٿي سگهجي ٿو وڌيڪ نه.

(٨) پنهنجي راءِ جو وڌيڪ اظهار هن ريت ڪري سگهون ٿا ته ريل پٽڙي جي تعمير جي تڪميل نهايت لازمي ٿي پئي آهي ۽ هن ڪم کي وقت سر پوري ڪرڻ لاءِ ڪمپني به جوڙي وئي آهي جنهن هن ڪم جي اڪلائڻ واسطي موڙي به ڪٺي ڪئي آهي. ايسٽ انڊيا ڪمپني هن سيڙپ تي 5% وياج ڏيڻ جو واعدو ڪيو آهي. هيءَ ڪمپني ڪراچيءَ کان ڪوٽڙي تائين ريلوي پٽڙي وڇائيندي. اتان کان پوءِ ملتان تائين آگبوٽن جي آمدرفت شروع ڪئي ويندي. هنن منصوبن مان اقتصادي فائدو تڏهن ٿي سگهي ٿو، جڏهن هن آمدرفت وسيلي پنجاب ۽ ير پاسي وارن علائقن جو تجارتي مال ۽ مسافر اچڻ وڃڻ شروع ڪن، جن جي آمدرفت واسطي ريل رستو هڪ اتساهه پيدا ڪري رهيو آهي. چيف ڪمشنر جي خيال موجب هن رستي جي ئي ڪاميابي اها به آهي ته ريل وسيلي پنجاب جي راجڌاني تائين فوج ۽ فوجي سامان آساني ۽ بنا ڪنهن دير جي پهچائي سگهبو ۽ جيڪڏهن واقعي ائين ٿيندو ته سچ پچ اهو منصوبو ڪامياب سمجهڻ گهرجي.

(٩) هن کان اڳ هندستان ۾ ريلوي شروع ٿي چڪي آهي، جنهن مان معلوم ٿئي ٿو ته ريل گاڏين ۽ اسٽيشن جي تعمير ۾ ضرور سڌارو ڪرڻو پوندو ۽ هتي به انگلنڊ جي ريل گاڏين ۽ اسٽيشن جي تعمير کي لازمي ڏسڻو پوندو. چيف ڪمشنر هن ڳالهه کي گهڻو اهم سمجهي ٿو ۽ مسٽر برنٽن به چيو آهي ته هتي استعمال ٿيندڙ گاڏا هتي ئي تعمير

ٿيندا. انهيءَ مقصد واسطي ڪم ايندڙ لوهہ درآمد ڪيو ويجي. جلديءَ ۾ ڪم اڪلائڻ جو اڪيلو طريقو بہ اهوئي آهي. ريلوي اسٽيشن جي تعمير واسطي هن وقت تائين ڪابہ رٿا ڪانہ جوڙي وئي آهي. عام طور تي ائين چيو ويجي ٿو تہ اهڙو منصوبو جوڙڻ وقت کان اڳي آهي. چيف ڪمشنر، مسٽر برنٽن جا تيار ڪيل اسٽيشن جا ڪي نقشا ڏٺا آهن. اميد آهي تہ جيڪڏهن ڪيس پنهنجي عقل تي آزاد ڇڏبو تہ هي رٿائون ڏاڍي سهڻي نموني نباهي پوريون ڪندو.

(١٠) اسٽيشن جي جڳهن جي تعمير بابت چيف ڪمشنر جو مشورو هي آهي تہ اهي اهڙيون هجن جيڪي ٻاهرئين حملي کان محفوظ رهي سگهن. هاٿوڪن واقعن اسان جا ڪن ڪڙا ڪري ڇڏيا آهن. اهڙين ڳالهين کان لنوائڻ عقلمندي ڪانہ ٿيندي. هندستان جي هر حصي ۾ هنن ڳالهين تي ڌيان ڏيڻ ضروري آهي. پر سڀني علائقن جي تحفظ جو رهندو وڏيڪ خيال ڪرڻ گهرجي. ريل جي پٽڙي بہ اهڙن برپٽ علائقن مان گذري رهي آهي، جن جا رهواسي ڪجهہ وڳوڙي سوچ سان تعلق رکن ٿا. ريل پٽڙيءَ جي ٻنهي پاسن کان بچاءُ واسطي ڪجهہ هئڻ گهرجي. پر اها اهڙي هجڻ گهرجي، جنهن مان ماڻهو اڪري بہ سگهن. مان مسٽر برنٽن جي ان صلاح سان متفق آهيان تہ تحفظ لاءِ لوڙهو هجي. هن ملڪ ۾ ڪنڊن وارا ڪيترا ٻوٽا آهن، جن کي ريل پٽڙي جي ٻنهي پاسن کان پوکي هي مقصد پورو ڪري سگهجي ٿو.

(١١) مسٽر برنٽن جي رپورٽ جي انجنيري شعبي ڏانهن ڪو اشارو ڏيڻ ضروري ڪونہ آهي. پر جيتري قدر سندس هن بيان جو تعلق آهي تہ ريلوي اسٽيشن جي جڳهہ کان پري هڪ ميل ايراضي ڪمپنيءَ جي ڊائريڪٽرن جي ضابطي هيٺ هجڻ گهرجي. هن مان سندس مقصد اهو آهي تہ نَون ڳوٺن جي تعمير واسطي صحت ۽ صفائي جو خيال رکڻ ۽ اڏاوت ۾ هڪ جهڙائي جو هئڻ بہ ضروري آهي. چيف ڪمشنر جو هن معاملي ۾ خيال آهي تہ اهو ضابطو فقط انهن اسٽيشن سان هجڻ گهرجي جن جي پرسان ڪا آبادي نہ هجي ۽ سڄو پٽ پيل هجي. اهڙن علائقن

۾ چيف ڪمشنر پنهنجي ضلع انتظاميہ کي هدايت ڪندو تہ ڪير بہ مناسب حدن اندر جڳهہ نہ اڏي. جيڪڏهن اڏي تہ ڪمپني کان اهڙي اجازت وٺي. مان سمجهان ٿو تہ مسٽر برنٽن جو خيال بہ ائين ئي هوندو. هن هڪ ٻيو سوال بہ اٿاريو آهي تہ ريلوي لاءِ ڪم ايندڙ زمين سرڪار ڏيندي يا نہ! ان زمين تي جيڪڏهن مالڪن جي ڪا مليڪت ۽ ان جي تباهي جي صورت ۾ ان جو معاوضو بہ حڪومت ڀريندي يا نہ. هندستان ۾ ٻيون بہ ريلوي پٽڙيون ٺهي تيار ٿيون آهن. اهڙا معاملا انهن ريلوي ڪمپنين جي آڏو آيا هوندا. هاڻي ڏسڻو اهو پوندو تہ جهڙيءَ ريت انهن ريلوي ڪمپنين اهڙا معاملا اڪلايا هوندا، تهڙيءَ ريت هتي بہ اڪلايا وڃن.

(١٢) مسٽر برنٽن هڪ ٻئي مسئلي تي بہ ڳالهايو آهي. چيف ڪمشنرجي خواهش آهي تہ ان تي بہ پنهنجي راءِ جو اظهار ڪري. يعني ريلوي جو ڪم ڪنهن کي ڏنو وڃي. چيف ڪمشنر کي شڪ آهي تہ جيڪڏهن هن ڪم جو ٺيڪو انگلنڊ جي ڪنهن ماڻهوءَ کي ڏنو ويو تہ وقت سر اڪلائي ڪونہ سگهندو. ڇوجو اهي هن ملڪ ۾ نوان هوندا ماڻهو بہ اوپرا ٻولي بہ ٻي. پر جي ڪو يورپي ماڻهو هتي ملي وڃي ٿو ۽ پئسي واري ڏر آهي تہ اهڙي ماڻهوءَ کي ترجيح ڏيڻ لازمي آهي. پر اهڙا ماڻهو پنجاب ۾ اڻ لڀ آهن. مگر هتان جا ڏيهي ماڻهو بہ اڳتي اچڻ لاءِ تيار آهن. هتان جا ماڻهو ريلوي جي تعمير ۾ ڪم ايندڙ هر شيءِ جو پورائو ڪري سگهندا، ڇاڪاڻ تہ کين خبر آهي تہ ڪهڙي شيءِ ڪهڙي جاءِ تان ملي سگهندي آهي. ڪيترن ماڻهن کي واهن جي ٺيڪداريءَ جو وسيع تجربو آهي ۽ انجنيئري ڪاتي جا ٻيا ٺيڪا بہ ڪٽندا آهن. جيڪي ريلوي جي ڪم جهڙا آهن. کين يورپ کان ايندڙ نون ماڻهن کان وڌيڪ تجربو آهي. تنهن ڪري مان اهڙن يورپي ماڻهن کي ريل جي ٺيڪي ڏيڻ جي حق ۾ ڪونہ آهيان ۽ خواهش آهي تہ اهو ڏيهي ماڻهن کي ٺيڪو ڏنو وڃي. اهڙن ماڻهن کي ٺيڪي ڏيڻ سان اسان ڏيهي ماڻهن مان وچ وارو هڪ ڏوتو طبقو (gobetween) پيدا ڪري

وجهنداسين. ٺيڪيدار فقط اهو ڪم ڪري سگهندو آهي، جيڪو انجنيئر. پر تيستائين نگهباني ڪئي ويندي آهي، جيستائين ڪين سٺو تجربو ٿي وڃي. چيف ڪمشنر کي به اهڙو ويساهه آهي ته خود مسٽر برنٽن به اهڙي خيال جو آهي. هن جيڪو ريل جي پٽڙي جي تعمير تي خرچ جو ڪاٿو لڳايو آهي، سو گهٽو ڪري شين جي هتان جي اگهه مطابق آهي. جيڪڏهن يورپ مان ڪو نئون ماڻهو ايندو ته ڪيس هتان جي بازارين جي اگهه جو ڪو پتو ئي ڪونه هوندو تنهن ڪري ڪيس نقصان پئجي ويندو نتيجي ۾ اهو ڪمپنيءَ جي پريشاني جو سبب بڻبو.

(١٣) معلوم ٿيو آهي ته مسٽر برنٽن ۽ سندس ٻانهن ٻيلي انجنيئر ريلوي جي نئين پٽڙي جي سروي لاءِ سنڌ وڃي رهيا آهن. جيستائين انگلنڊ جي اختياري وارن وٽان هن ڪم جي منظوري نه ملندي، تيستائين هي ڪم شروع ڪونه ڪيو ويندو. هن ڪم ۾ دير ضرور ٿيندي جنهن ڪان لنوائي به ڪونه ٿو سگهجي. پر گهربل ضروري جاچ پرتال ڪري ڊائريڪٽرن کي چاڻ ڏني وئي آهي. سروي به خير خوبيءَ سان پوري ٿي وئي آهي. هن مان معلوم ٿئي ٿو ته ريل جي پٽڙي ته ضرور وڇائي ويندي، جنهن ۾ شڪ شبهي جي ڪا گنجائش ڪانه آهي. چيف ڪمشنر جي دلي آس اها آهي ته هن رٿا تي ڪم ڪرڻ واسطي حڪم به جلد ئي روانا ڪيا ويندا.

مسٽر بونٽن جو خيال آهي ته جيڪڏهن حالتون سٺيون رهيون ته هيءُ ڪم پوري ٿيڻ ۾ گهٽ ۾ گهٽ چار سال وٺندو. هي نهايت اهم ڪم آهي، جنهن سان پنجاب کي تمام گهڻو فائدو ٿيندو تنهن ڪري جيترو به جلد شروع ٿئي اوترو سٺو.

(١۴) آخر ۾ مون کي هن ڳالهه لکڻ جي به هدايت ڪئي وئي آهي ته چيف ڪمشنر سمجهي ٿو ته مسٽر برنٽن ۽ سندس ٻانهن ٻيلي انجنيئرن تمام سٺو ۽ ايمانداريءَ سان ڪم ڪيو آهي. هن وقت تائين جيڪو هنن عملدارن ڪم ڪيو آهي، سو اطمينان جوڳو آهي. انجنيئري نقطه نگاهه کان جيڪي سروي جون خوبيون يا خاميون آهن، سي ان

فن جا چاڻو ماڻهو پرکي سگهندا. پر جيتري قدر مسٽر برنٽن جي انتظامي صلاحيتن جو تعلق آهي تہ هن اهو سارو ڪم ڏاهپ ۽ استقلال سان ڪيو آهي ۽ پنهنجن نائبن سان سندس سلوڪ نهايت ٻاجهارو رهيو آهي. هن ڪڏهن بہ مقامي انتظاميہ سان اگهاڙي ڏند ڪونہ ڳالهايو ۽ نہ ڪنهن ڳوناٺي ڪي اهڙي شڪايت جو موقعو ڏنو. ڪيس جيڪو بہ ڪم سونپيو ويو، سو ڏيان ۽ گيان سان لڳاتار ڪندو رهيو. جڏهن وڳوڙي حالتون هيون، تڏهن بہ هو پير پساري ماٺ ڪري ويهي ڪونہ رهيو. چيف ڪمشنر جي خيال ۾ هن ڪم سان لاڳاپيل سڀ ڏريون مبارڪ باد جون مستحق آهن.

اوهان جو مخلص

اي . ايچ . پاسڪ

چيف ڪمشنر جو آفيشيئيٽنگ سيڪريٽري

سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ جي 18 جنوري 1858ع تي سڏايل ٽين سالياني عام گڏجاڻيءَ جي ڪارروائي.

سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ جي ٽين ساليانی گڏجاڻي خميس ڏينهن ڪمپني جي آفيس ۾ سڏائي وئي. مسٽر ڊبليو . پي . ائنڊريو. جيڪو هن ۽ چيف ڪمپنين جو پڻ چيئرمئن آهي، صدارت ڪئي. سندن خيال هو تہ سنڌوءَ وسيلي ڪراچي بندر ۽ اتر اولهہ وارن علائقن وچ ۾ ڪو لاڳاپو پيدا ڪجي.

سيڪريٽري مسٽر برنويل هي اجلاس سڏايو هو، جنهن پڻ اشتهار پڙهي ٻڌايو. هن اجلاس ۾ رپورٽ پڙهي وئي، جيڪا هيٺ ڏجي ٿي:

چيئرمئن جو چوڻ آهي تہ اڄ اوهان کي هڪ عام ۽ هڪ خاص ڳالهہ اڪلائڻي آهي جن مان هڪ جو واسطو سنڌ ريلوي جو نيڪو آهي. ٻي ڳالهہ تہ اوهان کي پنجاب ريلوي جي تعمير واسطي منظوري ڏيڻي آهي. ۽ ان ناتي سان ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ سان هڪ ناهم بہ ڪرڻو آهي. چيئرمئن بہ سال اڳ، حصيدارن سان مليو هو. هن ڪين

سمجهايو هو تہ ڪراچيءَ کان سنڌوءَ تائين ريل جي اڏاوت سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ جو مکيہ ڪم آهي. هي پشاور کان سمنڊ تائين آمدرفت جو پهريون قدم آهي. بعد ۾ هن آمدرفت جي سولائيءَ سان تڪميل واسطي هن رٿا کي مختلف حصن ۾ ونڊيو ويو هو. سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ جي پهرئين مرحلي واري سيڙهپ جو ڪاٿو 750000 اسٽرلنگ پائونڊ لڳايو ويو هو. پر نہ تہ هن ڪمپنيءَ ۽ نہ وري ايسٽ انڊيا ڪمپني سوچڻ ويچارڻ جي تڪليف ڪئي تہ هيءَ موڙي ان ڪم ڪرڻ لائق آهي يانہ. ان کان پوءِ ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ فقط 500000 پائونڊ موڙي ڪٺي ڪرڻ ۽ ان کي 5% وياج ڏيڻ جو يقين ڏياريو. ايسٽ انڊيا ڪمپني سان گڏ ان جي انجنيئرن بہ هن رقم کي هن ڪم لاءِ ناڪافي سمجهيو هو. پر جيئن اها ڪمپني ايتري رقم جي ضمانت ڏئي ٿي سگهي، تنهن ڪري سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ جي ناٽي واري حيثيت بہ آها بيهاري ڇڏي. ان صورتحال مطابق حصيدارن کي گذارش ڪئي وئي تہ جيڪڏهن مناسب سمجهن تہ اهي پنهنجي حصي جي رقم اڳواٽ ڀيارين. ايسٽ انڊيا ڪمپني وري ٻين کي 500000 پائونڊ موڙي گڏ ڪرڻ لاءِ چيو آهي.

ڊائريڪٽرن طرفان اهڙي رپورٽ لکي ڪجهہ ڏينهن اڳ مالڪن کي هٿ ۾ ڏني آهي. ان ڪري چيئرمئن هن گڏجاڻيءَ کي ڪجهہ وقت لاءِ مڪمل ڪري ڇڏيو هو. انهيءَ ڪري تہ جيئن صورتحال کي وڌيڪ سمجهي سگهجي. ٻيو رپورٽ بہ تمام گهٽي ڊگهي هئي ۽ مالڪن جي نتيجن کي سمجهڻ لاءِ وقت جي ضرورت هئي ڇو جو ڪين ئي ان منصوبي لاءِ رقم مهيا ڪرڻي هئي.

ڪمپنيءَ گذريل سال ٽي ڀيرا خاص گڏجاڻيون ڪيون هيون. ان موقعي تي بہ چيئرمئن مالڪن سان مخاطب ٿيو هو ۽ ان موضوع تي ڳالهايو هو، ڇاڪاڻ تہ اهو موضوع ڪيس نهايت اهم محسوس ٿيو هو. پر پڪ واسطي، هن گڏجاڻي جي اجازت سان ڪي چار اکر ڳالهائيندو جيڪي اڳئين اجلاس کان وٺي هن ضروري ٻئي سمجهيا آهن.

پهرين ڳالهہ، هن جو ڪراچي بندر وٽ پاڻيءَ جي گهرائيءَ ڏانهن اشارو آهي. سوچڻ واسطي هي نهايت ضروري نڪتو آهي. ڇاڪاڻ تہ ان جو لاڳاپو سڻون سڌو سندن منصوبي سان آهي، جنهن تي هو پيري پئسن جي خرچ ڪري رهيا آهن. پر ڪيس اهو ٻڌائيندي خوشي ٿئي ٿي تہ جڏهن بہ هن مذڪوره موضوع تي ڳالهايو آهي تہ گهٽي اونهائي جو ذڪر ڪيو آهي. بہ سال اڳ جي ڳالهہ آهي تہ هن ٻڌايو هو تہ ڪناري وٽ پاڻي جي ماپ 1/2 17 فوٽ آهي. هڪ سال گذرڻ ڪان پوءِ هڪ پروسي جوڳي ماهر وٽان معلوم ٿيو. جنهن نهايت خبرداريءَ سان اهڙي معلومات حاصل ڪئي هئي، تہ پاڻي جي اونهائي 1/2 21 هئي. هاڻي ڪمپنيءَ جي مالڪن جي هٿن ۾ سنڌ ۾ رهندڙ ڪمپنيءَ جي ايجنٽ جي ڇپيل رپورٽ آهي. سندس چوڻ آهي تہ وير جي چاڙهہ وقت سارو سال پاڻيءَ جي ماپ پورا 26 فوٽ آهي. ”هيو لنڊسي“ لنڊسي نالي هڪ آگبوٽ جهازن ڪي بندر ۾ اندر وٺي ويندو آهي يا بندر ڪان ڪُهلي سمنڊ ڏانهن رهبري ڪندو آهي. هن لکيو آهي تہ هڪ ڏينهن تجارت سان لاڳاپيل آگبوٽن جا ڪيترا ڪئپٽن هيولنڊسي تي چڙهي وينا ۽ ڪناري واري ساري پاڻي جي ماپ وٺندا رهيا ۽ ڪين ڪٿي بہ 26 فوٽن ڪان گهٽ پاڻي نظر ڪونہ آيو. هيولنڊسي جي ڪئپٽن ڊارڪ جو هن بابت پڪو يقين آهي تہ هن ڪاريءَ ۾ ڪڏهن وير چڙهندي ئي ڪانہ آهي ۽ بارهو ئي پاڻي هڪ جهڙو هوندو آهي ۽ ڪاري جي مڪيہ حصي ۾ 26 فوٽن ڪان ڪڏهن گهٽ پاڻي رهيو ئي ڪونہ آهي. يعني ڪراچي بندر وٽ سمنڊ جي گهرائي 26 فوٽ آهي ۽ جيڪڏهن ”ليوياٿان“ جهڙو وڏو جهاز ڪراچي ويندو تہ سولائي سان وڃي بندر ڪندو. پر ليوياٿان ڪي ڪراچيءَ لاءِ چارٽر ڪير ڪري. (تاڙين جو زيڪو)

اڳيئن گذجاڻيءَ دوران هن مالڪن ڪي ٻڌايو هو تہ ريلوي پٽڙي واري ليڪ جي تعين ڪرڻ ۾ گهڻي دير لڳي وئي آهي. هاڻي ڪين ٻڌائيندي ڪيس خوش ٿي رهي آهي تہ بمبئي حڪومت ريل پٽڙي جي ليڪ ڪي منظور ڪري ڇڏيو آهي. گذريل سيپٽمبر ۾ ان منصوبي جي

ڪمين کي هندستان موڪليو ويو. ان سان گڏ ڪيس هن ڳالهہ تي بہ خوشي آهي تہ هن منصوبي سان لاڳاپيل انجنيئرن ڪنهن بہ پاسي وڃي ڏيان ڏنو ۽ ٻين ريل پٽڙين وڇائڻ لاءِ وڃي سروي ڪئي. جيڪي اڳتي هلي هن ڪمپني جي منافعي جو سبب بڻبيون. جيتري قدر ڪراچي ۽ منهوڙي وچ ۾ ريل جو تعلق آهي تہ اها ڪا برانچ لائين ڪانہ آهي، پر پنهنجي لحاظ سان ٿوري فاصلي واري سڀني پر هڪ وڏي لائين آهي. چيئرمئن ڪمپنيءَ جي مالڪن کي هي ڳالهہ ياد ڏيارڻ ٿو گهري تہ جڏهن هن ڪان اڳ واري گڏجاڻيءَ ۾ پاڻ مليا هئاسون تہ ڪين مسٽر بارٽل فريئر جي خيال ڪان واقف ڪيو هو ۽ ٻڌايو هو تہ هن ٿوري فاصلي واري ريلوي پٽڙي ڪمپني لاءِ وڏي منافعي جو سبب بڻبي. هاڻي تازو هن رج چڱي مڙس ان ٿوري حصي سان لاڳاپيل آمدرفت جا انگ اکر لکي موڪليا آهن، جيڪو چئن ملين تي مشتمل مس ٿيندو. پڪ آهي تہ هي ٿوري پنڌ واري ريل پٽڙي ريل جي ٻگهي حصي ڪان منافعي ڏيڻ ۾ گوءِ ڪٽي ويندي. سال 1856ع دوران هن ننڍڙي رستي سان 107066 گاڏيون، 14914 گاڏا، 46251 گهوڙا ۽ 900000 پيادل مسافر گذريا جيڪي يورپي ۽ ڏيهي هئا. مختصر تہ اها آمدرفت اچرج جهڙي آهي. آمدرفت جا اهي انگ اکر سال 1856 سان واسطو رکن ٿا. جيڪڏهن ائين چئجي تہ انهيءَ حصي جي آمدرفت جنگ ڪري وڏي آهي، تہ صحيح ٿيندو ڇاڪاڻ تہ منهوڙي ۾ هٿيار باروت ۽ ٻيو فوجي سامان رکيل آهي، جيڪو گذريل سالن دوران هيڏي هوڏي پئي موڪليو ويو آهي. ڇاڪاڻ تہ هندستان جي ڪن علائقن ۾ بغاوت شروع ٿي وئي هئي، جنهن کي دٻائڻ واسطي هٿيار باروت جي ضرورت هئي. انگريز سرڪار کي هن معاملي ۾ سوچڻ ويچارڻ گهرجي تہ ڪراچي بندر جي اهميت ۽ اصلي قدر ڇا آهي. (تاڙيون) هن منصوبي جو تجارتي طور بہ جيڪڏهن صحيح نموني سان جائزو ورتو وڃي تہ ٻوءِ هيءَ ڳالهہ هن اجلاس لاءِ باعث تعجب ٿيندي تہ سنڌو ماٿريءَ جو واپار گذريل ڏهن سالن دوران 353400 اسٽرلنگ پائونڊن ڪان وڌي 1420187

پائونڊن تي وڃي بيٺو آهي. اهي انگ اکر سرڪاري ڪاغذن مطابق آهن. گذريل عرصي دوران بخارا کان اينڊز پَٽَ جي برآمد 376 پائونڊن جيتري تي هئي جيڪا وڌي هاڻي 32017 پائونڊن تي اچي بيٺي. سال 1847ع ۾ هتان ان 1859 پائونڊن جي ماليت جيتري رواني ٿي، پر گذريل سال جا انگ اکر 311590 پائونڊ آهن. اهي ڌيان ڇڪائيندڙ حقيقتون آهن، جن کي هن گڏجاڻي ۾ ظاهر ڪرڻ مناسب سمجهيو ويو. سندس ويچار آهي ته هن قسم جي معاملن تي سوچڻ ويچارڻ ڪمپني جي دائره عمل کان ٻاهر ڪونه آهي. ڇاڪاڻ ته هنن قسمن جي ڳالهين تي منصوبي جي ڪاميابيءَ جو دارومدار آهي.

هن کان علاوهه هڪ ٻي ڳالهه به آهي، جيڪا هن ضروري سمجهي آهي ته هن گڏجاڻيءَ ۾ پيش ڪئي وڃي. ڇاڪاڻ ته انهيءَ جو به سندن مليڪت تي وڏو اثر پوي ٿو. يعني سنڌو ڪناري پرسان ڪوئلي جي کاڻين جو پتو پيو آهي. ان ڪوئلي جو ايسٽ انڊيا جي هڪ آگبوٽ "نيمراڊ" ۾ استعمال ڪري تجربو ڪري ڏنو ويو، جيڪو ڪامياب ثابت ٿيو. آگبوٽ آمدرفت سان لاڳاپيل سڀ ڪامورا تجربي ڪرڻ مهل جاءِ واردات تي موجود هئا. پوءِ، ڪوئلي بابت ناهيل سرڪاري رپورٽ ڪين پڙهائي ٻڌائي وئي.

هن موقعي تي ڪين هن حقيقت کان به آگاهه ڪيو وڃي ٿو ته ڪمپنيءَ جي ڊائريڪٽرن ڪراچيءَ کان ڪوٽڙيءَ تائين ريل پٽڙيءَ جو ٺيڪو بري ائنڊ ڪمپنيءَ کي ڏنو آهي. اها ڪمپني پنهنجي ايمانداري ڪري گهڻو مشهور آهي، جنهن هندستان واري اپيٽ ۾ ريل وڇائڻ جي سلسلي ۾ گهڻو ناڻو ملهايو آهي. ناهه موجب هن ڪمپني کي مذڪوره ٺيڪو ٻن سالن ٽن مهينن ۾ پورو ڪري ڏيڻو آهي. ڪين پنهنجي ساک کي قائم ڪرڻ ۾ هن ڪمپني کي مطمئن ڪرڻ لاءِ اڻين ڪرڻو پوندو. ساڳئي وقت ٺيڪي ڏيڻ وقت به نهايت خبرداريءَ کان ڪم ورتو ويو آهي. انهيءَ لاءِ ته جيئن ڪم جوڳي ڳالهه ڪرڻ ۾ لکجڻ کان رهجي نه وڃي. جيڪڏهن مقرر ڪيل ڪم مقرر ٿيل وقت کان هفتو اڳي ختم

ڪيو ويو تہ اهڙي جلدي اڪلاءِ لاءِ بونس رکيو ويو آهي، پر جيڪڏهن مقرر ڪم، مقرر وقت کان هڪ هفتو دير سان اڪلايو ويو تہ هفتي جي اهڙي دير واسطي ڏنڊ ڏوهہ بہ رکيو ويو آهي، جيڪو ٺيڪيدار ڏر ڀري ڏيندي.

هڪ مالڪ: مهرباني ڪري چيئرمئن اهو ٻڌائي تہ ٺيڪو ڪيتري رقم ۾ ڏنو ويو آهي؟

چيئرمئن: اهو ٻڌائي ڪونہ ٿو سگهي. ڇاڪاڻ تہ ٺيڪي جي رقم مختلف شين جي اگهن تي دارو مدار رکي ٿي.

ٻيو مالڪ: اسان جي قبضي ۾ ڪهڙي قسم جي زمين آهي؟

چيئرمئن : ڪمپنيءَ جي قبضي ۾ اها ضروري زمين آهي، جيڪا حڪومت طرفان ڏني وئي آهي. في الحال ڪياماڙي کان ڪراچيءَ تائين زمين قبضي هيٺ آهي، جنهن تي ڪم شروع ٿي چڪو آهي.

تنهن کان پوءِ هن انڊس اسٽيم فلوٽيلا ۽ پنجاب ريلوي تي ڳالهايو جن جو هن منصوبي سان گهرو تعلق هو. هن وڌيڪ چيو تہ مالڪن کي اها خبر ضرور هوندي تہ انڊس اسٽيم فلوٽيلا جي قيام واسطي پارليامينٽ ذريعي اختيار ورتا ويا هئا ۽ اهو پڻ بندوبست ڪيو ويو تہ ان مقصد واسطي سنڌ ڪمپني موڙي ڪٺي ڪنديءَ اها موڙي انڊس فلوٽيلا سان ڪنهن خاص نقطہ نظر سان لاڳو ڪئي وئي هئي. ان موڙيءَ کي سنڌ ريلوي واري سان ڳنڍڻ ملائڻ نہ گهرجي. اصول موجب انهيءَ ٻنهي موڙين کي الڳ الڳ ڪتب آڻو آهي. ٻنهي موڙين جا اڪائونٽ آهن. ٻنهي مان هر هڪ منصوبي جون خوبيون خاصيتون جدا جدا آهن. ٻنهي منصوبن جا نوان شيئر ٻنهي منصوبن جي مالڪن کي الڳ الڳ آڇيا ويا آهن. ٻنهي منصوبن جي موڙيءَ روينيو جا اڪائونٽ بہ الڳ الڳ رکيا آهن. ٻنهي ڪمپنين ۾ فقط وياج ساڳيو آهي، تنهن ڪري چئي سگهجي ٿو تہ انهن جي مئنيجمينٽ ساڳي هوندي، پر ٻنهي ڪمپنين جو هڪ جاگرافيائي خطي ۾ هڪ تجارتي واسطي سان تعلق آهي. فلوٽيلا سان لاڳاپيل حصن جي ادائگي ڪئي وئي آهي. اها پنهنجن

پنهنجن حصن جي رقم پيارڻ جي بهترين ڪوٺ هئي. هن رٿا کي هٿ ڪرڻ واسطي ٿــورو وقت به زيان ڪونه ڪيـــو ويندو. ايسٽ انڊيا ڪمپني، سنڌوءَ ۾ بهترين قسم جي آگبوٽن تي مشتمل جديد آمدرفت قائم ڪرڻ واسطي هڪ ڪميشن جوڙي آهي جنهن ۾ بمبئي سرڪار جو ڪنسلٽنٽ انجنيئر ميجر ڪرافورڊ، انڊين نيوي جو مسٽر بالفور ۽ مئرين انجنيئرنگ جو هڪ تجربيڪار عملدار ڪم ڪري رهيو آهي. مذڪوره ڪميشن جي تيار ڪيل رپورٽ ڇاپي معلومات لاءِ اسان ڏانهن موڪلي ڏني آهي. جيڪا پڙهڻ مان پتو پوي ٿو ته ڪميشن جي ماهرن به حرف به حرف هن ڪمپنيءَ جي انجنيئرن جي خيالن جي پٺڀرائي ڪئي، جيڪا پڻ خوشيءَ جي ڳالهه آهي. (تاڙيون)

جيتري قدر پنجاب جي ريل پٽڙيءَ جو تعلق آهي ته اها 248 ميل ڊگهي آهي جيڪا ملتان کان شروع ٿيندي ۽ لاهور کان ٿيندي امرتسر وٽ پهچي دنگ ڪندي. اها به نهايت خوشيءَ جي ڳالهه آهي جو جنهن علائقي مان اها ريل پٽڙي گذري ٿي، سو صفا سئون سڌو پٽ آهي منجهس انجنيئرنگ سان لاڳاپيل ڪابه ڏکيائي ڏسڻ ۾ ڪانه ايندي. ڪٿي به دڙو، مٿاهين ۽ پٽ نظر اچي ته اها ڏاهي ريل جي پٽڙي وڇائي وڃي. مشهور ڏاهي سرجان لارينس جهڙي ماڻهو کي پنجاب جو ڪرتا ڌرتا مقرر ڪيو ويو آهي، پر اهو مٿئين هندستان جو به واڳ ڌڻي بنايو ويو آهي. هن صاحب اختياري وارن طرفان منظور ڪيل هن منصوبي جي پر زور سفارش ڪئي آهي ۽ هن ڪمپنيءَ جي ڊائريڪٽرن کي چڻ پنهنجو ٿورائتو بنائي ورتو آهي. هن کان علاوه اها چڻ مسٽر برنٽن ۽ سندس ڀانهن ڀيلي اتالي جي قابليت ۽ اهليت جي فائدي ۾ هڪ بهترين شاهدي به آهي، جنهن هاڻي تازو لاهور مان خط لکي حقيقت کان آگاهه ڪيو آهي ته جنهن علائقي مان رٿيل ريل پٽڙي گذري رهي آهي، سو ڏاڍو سئون سڌو پٽ آهي. پٽڙي جي رستيءَ جڙائي واسطي هر قسم جون سهولتيون موجود آهن. اهڙيون سهولتون سنڌ ريلوي پٽڙي جي وڇائڻ ۾ به موجود ڪونه آهن. مسٽر برنٽن اهڙو پورهيت ۽ سچار

ڪامورو آهي، جيڪو هن ڪمپني طرفان هزار مبارڪون لهڻي ٿو. هن صاحب ريلوي لاءِ سروي جي شروعات ڪئي ته بنگال فوج ۾ وڳوڙن منهن ڪڍيو. هي ۽ هن جو سارو اثالو ڏينهن ۾ به پيرا فوجي مشقون به ڪندو هو ۽ پنهنجو فرض به ادا ڪندو هو. گرم موسم ۽ وڳوڙي حالتن ۾ هو ائين ڪم ڪندو رهيو، چڻ انگلنڊ جي خوشگوار موسم ۾ ڪم ڪندو هجي ۽ پنجاب ريلوي جي سروي، هن فقط ستن مهينن جي ٿوري عرصي ۾ پوري ڪري ڏيکاري.

سرجان لارينس اختياري وارن ڪي زور ڀريو ته هن منصوبي تي هڪدم ڪم شروع ڪري مڪمل ڪيو وڃي. ڇاڪاڻ ته هي رستو سياسي فوجي نقطہ نظر کان وڏي اهميت رکي ٿو. هن جو اهو حوالو رپورٽ جي آخر ۾ ڏنو ويو آهي. اختياري وارن ڪي هن منصوبي جي تڪميل لاءِ زور ڀرڻ هن رستي جي اهميت جي فائدي ۾ هڪ وزندار شاهدي آهي. (تاڙيون)

پنجاب ريلوي جي سروي ٿيڻ کان پوءِ ڊائريڪٽرن ڪي پشاور واري لائين تي سروي ڪرڻ جو اختيار مليو آهي، جنهن جي ڊيگهه 256 ميل آهي.

هن کان سواءِ ڊيسا ۽ ڊادر وارين لائينن جا پڻ اختيار ملي چڪا آهن. پويون ريل رستو سڌو وڃي بولان لڪ وٽ پهچندو. ريل جي انهن ٻنهي رستن واسطي مسٽر فريئر ۽ جنرل جئڪب پرزور سفارش ڪئي آهي، ڊادر وارو ريل جو رستو 160 ميل ڊگهو آهي، جيڪو سکر، شڪارپور کان ٿيندو جيڪب آباد پهچي ٿو. اهو سکر کان 50 کان 60 ميل پري آهي. پشاور کان اينڊز لائين اچي هن سان ملندي آهي. معلوم هجڻ گهرجي ته جيڪڏهن دشمن فوج هن لڪ وسيلي هندستان تي حملو ڪندي ته انگريز لشڪر ان جي پاسي کان يا پٺيان ڦري جوابي ڪاروائي ڪري سگهندو. هن ڪمپني جا مالڪ پنهنجي بهترين دوست مسٽر فريئر جا خيال ته اڳئي ٻڌي چڪا آهن، جن ۾ هن مذڪوره لڪن جي اهميت تي زور ڏنو آهي. انگريزن پنهنجو پاڻ ڪي

هندستان جو سگهارو حڪمران ثابت ڪيو آهي. تنهن ڪري اسان کي هر حڪمت عملي مطابق هن ملڪ تي قبضو رکڻ کپي. هي نقطء نظر نهايت اهم آهي. جنهن کي آڏو رکي سنڌو ماتريءَ مان رابطي جي رستن تيار ڪرڻ جي شروعات ٿي رهي آهي. هيءُ، اتر اولهه هندستان تائين فوجن رسائڻ واسطي سنڌو ۽ نئدي ۾ نئدي رستو آهي. هنن علائقن ۾ ڪي وڳوڙي نسل به رهندا آهن، جيڪي هاڻي اسان جا اتحادي آهن. تازين فوجي مهمن دوران مشڪلاتن جو ڪارڻ بڻيا هئا. هاڻي اسان کي ثابت ڪرڻو پوندو ته اسان پنجاب ۽ هندستان جي مٿين علائقن جي قبضي واسطي سنڌن سگهه ۽ سورهيائي تي ڪونه ٽا پاڙيون، پر اوهان سان گڏ يورپي فوج به اسان ساڻ موجود آهي. سندس اشارو پنجابي سکن ڏانهن آهي، جن کي اوپر جا پالاڏن (PALADEIN) سڏي ٿو. (تاڙيون)

ڊيسا وارو علائقو سنڌوءَ پار 260 ميل پري آهي. پر اوڏاهين ريلوي کي وڌائڻ به نهايت اهم آهي. ڇاڪاڻ ته هن ريل پٽڙي وسيلي سنڌ بمبئي سان به گڏجي ويندي. انهيءَ وسيلي راجپوتانا ۽ وچ هندستان جي علائقن تائين به رسي وڃبو ۽ هن ڀاڱ جي انجڻ وسيلي هندستان جي اپيٽ جا به مخالف پاسا هڪ ٻئي سان ملي ويندا. هي اهڙيون ڳالهيون آهن، جيڪي اوهان سان اڳتي هلي به ڪري سگهجن پيون، پر مليل رپورٽ تي اوهان جي راءِ وٺڻ ۽ حساب ڪتاب ڏيڻ وٺڻ جي ضرورت پيش آئي. ان ڪري سانگي سان اهي حال احوال به ٿي ويا.

سر هرموٽ هن رٿ جي تائيد ڪئي.

ڪمپنيءَ جي هڪ مالڪ مُلتان واري ريلوي لائين جي اڏاوت واري معاملي ۾ ڪجهه ڦير گهير ڏانهن چيئرمئن جو ڌيان ڇڪايو. ڇاڪاڻ ته پهريائين اتي ٻٽيءَ لائين ناهڻ جو ارادو ڪيو ويو هو. پر پوءِ پتو پيو ته اها سنگل لائين نهي رهي آهي. چيئرمئن جي اندازي موجب پهريائين سوچيو ويو هو ته انهيءَ رستي سان آمدرفت تمام گهٽي هلندي. جيڪڏهن شروعات ۾ ئي ٻٽي لائين وڇائي وئي ته ڪمپني وڏي خرچ

ڪان بچي پوندي. هن وري هڪ نڪتي ڏانهن چيئرمئن جو ڌيان ڇڪايو ته نقشي تي نظر وجهڻ سان هڪ ڳاڙهي ليڪ ڏسڻ ۾ ايندي، جيڪا خيبر لڪ ڏانهن ويندڙ ريل پٽڙيءَ جي نشاندهي ڪري ٿي. هن رستي ۾ هڪ وڏو وڪڙ نظر اچي ٿو. جيڪڏهن ان وڪڙ جا ڪي ضروري سبب نه آهن ته ڇو نه ان کي سڌو ڪيو وڃي.

چيئرمئن ڪيس جواب ۾ چيو ته، "ملتان، لاهور ۽ امرتسر واري ريل تي آمدرفت تمام گهٽي رهندي، جنهن ۾ ڪنهن به شڪ شبهي جي گنجائش ڪانه آهي." پر پوءِ گهڻي سوچ ويچار، آمدرفت سان لاڳاپيل صلاحڪارن ۽ ڪمپنيءَ جي عملدارن سان مشوري ڪان پوءِ سنگل لائين جي تعمير جو فيصلو ڪيو ويو. ٻٽي لائين وڇائڻ سان پلين ناهڻ ۽ ريل جي رستي جي پراءَ واسطي گهڻو خرچ اچي وڃي ها. پر جتي ضروري سمجهيو ويو آهي، اتي ريل جي ٻٽي لائين به وڇائي وئي آهي. اهڙي ريت لاهور ۽ امرتسر وچ ۾ ٻٽيءَ لائين وڇائڻ جو ارادو آهي. جيتري قدر وڏي وڪڙ جو سوال آهي ۽ ڪمپنيءَ جي معزز مالڪ جو خيال آهي ته ان وڪڙ کي ڪڍيو وڃي. هن ڏس ۾ گذارش آهي ته هي وڪڙ انهيءَ ڪري آهي جو ريل لاهور ۽ امرتسر ڏانهن وڃي رهي آهي. لاهور پنجاب جي راجڌاني آهي ۽ امرتسر اهم واپاري مرڪز آهي، جتي ٽن ملين جيترو ساليانو واپار هلندو آهي. ريل رستي اهم ماڳن کي ڳنڍيٽو هو. اتان وري پٽڙيءَ کي پشاور ڏانهن وڌائڻو هو. تنهن ڪري اهو وڪڙ ڪرڻ نهايت لازمي هو. نه ته هي رستو تمام گهٽو، فاصلو سڌو آهي ۽ شاهي سڙڪ سان گڏ پيو هلي. جيڪڏهن سڌو رستو اختيار ڪيو وڃي ها ته سنڌوءَ جي ڪنار ونڻي پوي ها. ۽ ائين ڪرڻ سان وڏا شهر هن رستي ڪان ڪتجي وڃن ها ۽ جنهن مقصد واسطي هي رستو تعمير ٿي رهيو آهي، سو فوت ٿي وڃي ها. ان ڪري رٿيل ريل پٽڙيءَ جيئن نظر اچي رهي آهي، سائي تمام سني آهي. جيڪا فوجي ۽ تجارتي مقصدن واسطي وڌن فائدن واري ثابت ٿيندي.

هڪ مالڪ: ڇا اها ڳالهه سچي آهي ته ڪمپني پنجاب ريلوي

پٽڙي جي جڙائي واسطي اتان جا ڏيهي ماڻهو ٺيڪيدارن طور قبول ڪري رهي آهي. چيئرمئن جواب ۾ چيو تہ ڪمپني ائين ڪرڻ جو ارادو ڪيو آهي. ان جو پهريون سبب اهو آهي تہ ڏيهي ٺيڪيدار پئسي ڏوڪڙ ۾ ڪارپت وارا ماڻهو آهن. ڪين اهڙن ڪمن جو وسيع تجربو بہ آهي. پنجاب ۾ ڪيترا ئي واهہ ڪوٺيل آهن، جن جي سوين ميل ڊگهائي ٿيندي، جن جي کوٽاين جا ٺيڪا انهن ڏيهي ماڻهن ڪنيا ۽ وقت تي پورا ڪيا. بورڊ جي سيني ميجرن سوچي ويچاري هي حڪمت عملي اختيار ڪئي آهي تہ ريل جي پٽڙي وڇائڻ جو ٺيڪو مقامي ماڻهن جي حوالي ڪيو وڃي ۽ اهي ڪمپني جي عملي جي نظر داري هيٺ ڪم ڪندا رهندا.

مسٽر وائيلڊ مختلف موڙين جهڙوڪ سنڌ ريلوي، انڊس اِسٽيم فلوٽيلا ۽ پنجاب بابت ڳالهايو ۽ انهن بابت جيڪي اصول ۽ ضابطا قائم ڪيا ويا آهن، تن تي اطمينان جو اظهار ڪيو ۽ ٻڌايو تہ هو اهڙن اصولن ۽ ضابطن کي سنو سمجهي ٿو ۽ سندس ويچار آهي تہ هن معاملي ۾ پنجاب ريلوي سنڌ ريلوي ڪمپني جي قرضي آهي. هن ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ وٽ موجود پئسي تي بہ پنهنجي خيالن جي اظهار جي خواهش ڏيکاري. هن وڌيڪ چيو تہ ايسٽ انڊيا ڪمپني 150,000 پائونڊ پاڻ وٽ جهلي ڇڏيا آهن، جنهن جو وياج ڏيڻ لاءِ تيار ڪانہ آهي. سندس هي ڪم سنو ڪونہ ٿو لڳي. هي ريل ڪمپني پنهنجي حصن جي صورت ۾ موڙي ادا بہ ڪري ڇڏيندي تہ بہ ان تي وياج جي پاڻ هڪ پائي بہ ڪانہ ڇڏيندي آهي. تنهن ڪري هن معاملي تي بہ سوچڻ کپي. ٻيو بہ هڪڙو ننڍڙو نڪتو آهي، جنهن تي پڻ اوهان جي ڌيان جي ضرورت آهي. عام طور تي رواج اهو آهي جو هن ڪمپنيءَ جي گڏجاڻي ڪو سرڪيولر ۽ اشتهار وسيلي ٿيندي آهي. پر هن گڏجاڻي واسطي ۽ سرڪيولر وغيره ڪونہ موڪليو ويو آهي. ٻي ڳالهہ اِها آهي تہ هندستان جي ٻن ريلوي ڪمپنين جا سيڪريٽري پاڻ ۾ دوست آهن، تنهن ڪري هڪ ئي ڏينهن ٻن ريلوي ڪمپنين جهڙوڪ مدراس ۽ سنڌ ريلوي

ڪمپنيءَ جي مالڪن جا اجلاس ٿي رهيا آهن تنهن ڪري ڏاڍي ڏکيائي محسوس ٿي رهي آهي.

چيئرمئن: هن ڪمپنيءَ جي مالڪن کي هيءَ حقيقت ضرور ڌيان ۾ رکڻ کپي، ته سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ جي ڳڏجاڻي هميشه 18 فيبروري تي هوندي آهي. جيتري قدر انڊس فلوٽيلا ۽ پنجاب ريلوي جي حساب ڪتاب ۽ اڪائونٽس جو سوال آهي ته ان لاءِ ايترو چئي سگهجي ٿو ته انهن جو واسطو ابتدائي مرحلي واري خرچ سان آهي، جيڪو سنڌ ريلوي ڪمپني پيپاري چڪي آهي. اهي پئسا جدا اڪائونٽ ۾ رکڻ تائين ائين رهندا. پنجاب ريلوي جي سروي واسطي سارو خرچ سنڌ ريلوي ڪمپني برداشت ڪيو آهي ۽ اهو به جدا اڪائونٽ ۾ رکيل آهي. باقي جيڪا رقم ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ جي هٿن ۾ آهي ۽ سا وياج ادا نه ٿي ڪري ته اها اعتراض جوڳي ڳالهه آهي. هي ريلوي ڪمپني ائين ڪرڻ ڪانه ڏيندي ته ايڏي وڏي رقم ايسٽ انڊيا ڪمپني وٽ هجي. پر ايسٽ انڊيا ڪمپني به اڳواٽ رقم ادا ڪرڻ کان سواءِ ڪنهن ڌر سان ٺيڪي جو ناهه ڪانه ڪندي. انهيءَ لاءِ ته جيئن ڪمپني جا مالڪ ادائگي ۾ ڳوٺ ناٺ نه ڪن ۽ اهو سڀ ڪجهه عملي طور ايسٽ انڊيا ڪمپني جي هٿ ۾ آهي.

چيئرمئن پاڻ کي وچ ۾ نه آڻيندي، ايسٽ انڊيا ڪمپني جي ادائگين جي معلومات ڏني ۽ چيو ته هن ڪمپنيءَ جي پهرين طلب تي 8-16-4 پائونڊ 27 مارچ تي ادا ڪيا ويندا. سنڌ ريلوي ڪمپني جي في حصي جو پهريون اجرا 5 پائونڊ آهي جيڪي 28 تي پيارا ويندا. ٻي طلب انڊس فلوٽيلا جي حصن جي آهي، جنهن جو في حصو 5 پائونڊ ۽ ادائيگي 28 جون تي ٿيندي. سنڌ ڪمپنيءَ جي حصن جو ٻيو اجراء 10 جولاءِ تي ٿيڻو آهي ۽ في حصو 5 پائونڊن تي مشتمل آهي. چوٿين طلب سنڌ ڪمپني جي پهرئين اجرا جي آهي، جنهن جو في حصو 5 پائونڊ ۽ ادائيگي 27 سيپٽمبر تيّ آهي. ٽين طلب انڊس فلوٽيلا سان واسطو رکي ٿي، جنهن جي ادائيگي 28 آڪٽوبر تي ٿيندي. انهن طلبن

جي رقم تمام وڏي آهي. پر ڊائريڪٽرن لاءِ هن ڪان سواءِ ڪو بيو گس به ڪونه هو.

ٿوري بحث مباحثي ڪان پوءِ ايسٽ انڊيا ڪمپني جي ڏاڍائي ۽ اُرهه زورائي تي غم ۽ غصي جو اظهار ڪيو ويو. ڇاڪاڻ ته هن سندن هڪ وڏي رقم پاڻ وٽ روڪي رکي آهي، جنهن لاءِ ڪيس ڪو جواز ڪونه آهي. ان ڪان پوءِ سڀني يڪ راءِ ٿي رپورٽ ۽ حساب ڪتاب مطابق ڪم ڪرڻ جي هڪ رٿ بحال ڪئي. بعد ۾ رٽاير ٿيل ڊائريڪٽر مسٽر ائنڊريو چيئرمئن ۽ مسٽر هئري بورا ڊيل کي بيهر ساڳين عهدن تي چونڊيو ويو. ۽ ڪمپنيءَ جو عام اجلاس به پورو ٿيو. هيءَ خاص گڏجاڻي 1500000 پائونڊ موڙي ڪٺي ڪرڻ جي مقصد سان سڏائي وئي هئي جنهن تي ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ 5% وياج ادا ڪرڻ جي پڪ ڪرائي هئي.

چيئرمئن گڏجاڻي ٿي روايتي رٿ تي ڳالهائيندي ڪمپنيءَ جي مالڪن کي هيءَ ڳالهه سمجهائي ته هن منصوبي لاءِ شروعات ۾ 2500000 پائونڊ رقم جو ڪاٿو لڳايو ويو هو. سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ جا انجينئر جن مذڪوره پٽڙيءَ جي سروي ڪئي هئي، تن 1600000 پائونڊ رقم جي سفارش ڪئي. سرجان لارينس هن کي تمام وڏي رقم تصور ڪيو. ان ڪان پوءِ ايسٽ انڊيا ڪمپني مس وحي 1500000 پائونڊن تي راضي ٿي هئي. ۽ انهيءَ رقم تي گارنٽي ڏيڻ لاءِ اماده ٿي هئي. البت ڊائريڪٽر هن بجيٽ تي خوش ڪونه آهن. اهي هن رقم کي مناسب ڪونه ٿا سمجهن. هن منصوبي سان لاڳاپيل ڪيترائي خرچ اُهن، ٿن کي هن بجيٽ ۾ مناسب جاءِ ڪانه ڏني وئي آهي. امڪان آهي ته اها ڳالهه ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ ٿي انجينئرن ڪئي، جيڪي پنجاب ۾ ڪم ڪري رهيا آهن يا خود پاڻ ايسٽ انڊيا ڪمپني ڪئي آهي ۽ ان جا گهڻا مقصد هئا، جهڙوڪ: ڀاڙو ڪرايو جنهن تي لنڊن ۾ رهندڙ ڊائريڪٽر پنهنجو صحيح اندازو قائم ڪري سگهيا ٿي. هن ڪان سواءِ ٻئي سرمايي جي به ضرورت هئي. پر هن وقت ته اهي 1500000

پائونڊ رقم ڪان مٿي چڙهي ڪونہ سگهيا. ريل رستو تيار ٿيڻ کان پوءِ
هي منصوبو ڪيترو منافع بخش ثابت ٿيندو، تنهن بابت ڪمپنيءَ جا
مالڪ مسٽر فريئر جي خيالن کان واقف ٿي چڪا آهن. هن کان علاوه
مسٽر ٽيمپل بہ ڪين انگن اکرن سان ثابت ڪري ڏيکاريو آهي تہ هن
رستي سان آمدرفت تمام گهڻي ٿيندي. پنجاب ۽ پرپاسي وارن علائقن
جي ساري پيداوار بہ هن ريل رستي سان اچتي ويندي. ان کان پوءِ
چيئرمئن کين هن رستي جي پراڻي تاريخ کان واقف ڪيو ۽ پنجاب
ريلوي ڪمپنيءَ بابت بہ مناسب ڄاڻ ڏني، جيڪا هاڻي سنڌ ريلوي
ڪمپنيءَ ۾ ضم ٿي ويندي. هن وڌيڪ ٻڌايو تہ شروعات ۾ پنجاب
ريلوي لاءِ 2500000 پائونڊ رقم مخصوص ڪئي وئي هئي، جيڪا
گهٽائي اصل رقم جو 3/5 حصو بيهاريو ويو آهي. ان لاءِ بندوبست اهو
رکيو ويو آهي جو پنجن پراڻن حصن بدران ٽي نوان حصا ڏاهيا ويا آهن.
ادائگي لاءِ سڌ 8-16-4 پائونڊن جو ٿيندو پر پيارا 5 پائونڊ ويندا.
چيئرمئن ايسٽ انڊيا ڪمپني جو خط بہ سنڌ ريلوي ڪمپني جي
مالڪن کي پڙهي ٻڌايو جنهن ۾ تاڪيد ڪيل هو تہ اصل رقم جو
25% مارچ جي پڇاڙيءَ کان اڳ پياريو وڃي. بعد ۾ هڪ رٿ پيش
ڪئي وئي، جيڪا روايتي طور يڪ راءِ بحال ڪئي وئي.

مسٽر گڊلائيف چيو تہ جيڪڏهن موجوده موڙي ٿوري آهي تہ پوءِ
ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ کي گهرجي تہ اضافي موڙي تي گرنٽي کان انڪار
نہ ڪري.

چيئرمئن جواب ۾ چيو تہ، ”ايسٽ انڊيا ڪمپني مقرر ٿيل سرمائي
کان وڌيڪ خرچ ڪرڻ جي موڪل ڪانہ ڏيندي. هن چيو تہ ڪيس
پڪ آهي تہ ضروري سرمائي جي هوءَ ضرور گارنٽي ڏيندي.“

هڪ مالڪ چيئرمئن کي ٻڌايو تہ هن امرتسر جي تجارت بابت
هڪ پامفليٽ لکيو جيڪو کيس ضرور ياد هوندو.

چيئرمئن کيس وراڻيو تہ ڪجهہ وقت اڳ پامفليٽ ۾ چيل ڳالهہ
صحيح هئي. ان زماني ۾ هن ڪمپنيءَ جي منصوبي ايتري خاص اهميت

حاصل ڪري ڪانہ ورتي هئي. اهڙي قسم جو منصوبو ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ ڪي ڇرڪائي ڏيکاري ڇڏي ها (ڪلڻ جا آواز) هن وقت هيءَ ڪمپني اهڙي حيثيت ۾ آهي، جو هر نقطي ڪان ڪم جي شروعات ڪري سگهي ٿي ۽ حقيقت اها آهي تہ هروقت مسٽر ڊگلس ۽ ٻين مالڪن جي سوالن جي جواب ۾ چيئرمئن وراڻيو تہ، ”ايسٽ انڊيا ڪمپني طرفان ادائگي جو سڏ يا خاص طور پنجاب ريلوي ڪمپني کي اهڙو سڏ هاڻي جلد ڪونہ ڪيو ويندو.“ پر اهو سارو دارومدار انهيءَ ڳالهہ تي آهي تہ اڳواٽ ڪيتري رقم پياري وڃي ٿي. ساري معاملي واضع ٿيڻ ڪان پوءِ انڊس فلوٽيلا ترتيب ڏيڻ ۾ دير ڪانہ ڪئي ويندي. دير جو انهيءَ ڪري تصور بہ ڪري ڪونہ ٿو سگهجي، جو هندستان ۽ انگلنڊ جي بالا اختياري وارا خود، بہ هن منصوبي ۾ دلچسپي وٺي رهيا آهن. ڏيڍ سال ۾ ڇهہ آگبوٽ تيار ٿي ويندا. لاهور ۽ امرتسر جي وچ ۾ 32 ميلن جو فاصلو آهي. پنجاب ريلوي جي ڪل ڊيگهہ 280 ميل ٿيندي.

چيئرمئن ڪان هي سوال بہ پڇيو ويو تہ هندستان ۾ حڪومت جي ڦيرگهير ڪري سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ جي حقن جي تحفظ ۾ تہ ڪو فرق ڪونہ ايندو؟ جنهن جي جواب ۾ هن وراڻيو تہ، ”هن ڪمپني جي تحفظ جي بنيادي جوڙ جڪ ۾ ڪو فرق ڪونہ ايندو. اهو تحفظ هندستان سرڪار جي محصول سان واسطو رکي ٿو، پوءِ هندستان تي ايسٽ انڊيا ڪمپني جي حڪومت هجي تہ بہ انگلنڊ جي تاج تي ڪو فرق ڪونہ ٿو پوي. برانچ ريلوي لائينز جي تعمير ڪري سرمائي جي ورهائجي وڃڻ واري نڪتي کي سمجهائيندي هن چيو تہ اهڙي موڙي ڪٺي ڪرڻ واسطي نوان حصا جاري ڪيا ويندا، جيڪي حصا اڳين مالڪن کي آڇيا ويندا. اهڙي ريت برانچ لائين تي ڪم جي شروعات ٿيندي. مثال طور ڊيسا واري برانچ ريلوي سنڌ ريلوي ڪان شروع ٿيندي. پشاور واري برانچ لائين پنجاب مان ڏني ويندي. جيڪڏهن آگبوٽن ٺاهڻ واسطي وڌيڪ سرمائي جي ضرورت پئي تہ وڌيڪ حصا اڳين حصيدارن

ڪي آڇيا ويندا. پوءِ اهو خرچ موجوده فلوٽيلا ۾ ٿئي يا پنجاب جي درياهن ۾ نئين آگبوٽ آمدرفت شروع ڪرڻ سان ٿئي. پر پنجاب جي حڪومت ڪي حقيقتون ۽ انگ اکر گڏ ڪري رهي آهي، انهيءَ لاءِ ته جيئن پنجاب جي درياهن ۾ به آگبوٽ آمدرفت شروع ڪري سگهجي.

اها رٿ به يڪ راءِ بحال ڪئي وئي.

ان ڪان پوءِ چيئرمئن جو شڪريه ادا ڪيو ويو، جنهن ڪمپنيءَ جي معاملن هلائڻ واسطي پنهنجي اعليٰ لياقت جو ثبوت ڏنو آهي.

چيئرمئن انهن سڀني ماڻهن جا ٿورا مڃيا ۽ مالڪن کي چيو ته اها گهڻي وقت جي ڳالهه نه آهي جو اهي منصوبا گهڻو مشهور ڪونه هئا. ۽ نه وري ماڻهو ڪمپنيءَ جي نالي ڪان واقف هئا. هاڻي هيءَ ڪمپني گهڻي مشهور ٿي چڪي آهي، حصيدارن کي به گهڻو ڪجهه منافعو مليو آهي.
ان ڪان پوءِ گڏجاڻي برخواست ڪئي وئي.

ضميمو (ٿ)

سنڌوءَ ۽ فرات وارو وچ ايشيا ڏانهن ويندڙ رستو.

فرات ريلوي جي تعمير واسطي حڪومت مناسب وياج جي گارنٽي ڏيڻ سان گڏ هڪ وفد به اوڏانهن روانو ڪيو هو، جنهن تاريخ 22 جون 1857 تي وسڪائونٽ پاميرسٽن جو انٽرويو ورتو هو. وفد ۾ هي ماڻهو شامل هئا، شئفسبري جوارل، ڊبليو. پي. ائنڊريو (فرات ريلوي جو چيئرمئن)، مسٽر پي. ائنسٽروٿر، مسٽر ڊبليو. ائنسوَرٿ، سر ايف. ايل. آرٿر. بارٽ، مسٽر اي. ايف. بيلاسِس، سر ڊبليو. ڪولبروڪ، سي. بي. ارل آف ڪڪيسٽر، ارل آف ڪارناودن، ميجر جنرل چيسني، آر. اي. مسٽر ايف. ايلس، ايم. پي. مسٽر سوٿران ايسٽڪورٽ ايم. پي، مسٽر اي. ايس فنلي. ايم. پي. لارڊ گوڊرڪ. مسٽر ايچ. گلئڊ اسٽون، مسٽر ڊبليو هٽ، ايم. پي.، مسٽر ٿامس هيڊلم، ايم. پي.، مسٽر ٽي. بي. هارس فال، ايم. پي.، ڪرنل هروي، مسٽر ٽي. ڪي لائينج، مسٽر جان لئرڊ، مسٽر مئڪگريگر لئرڊ، مسٽر جيمس ميري، ايم. پي.، سر ايچ. ميلاڪ، ميجر مور، سر. ڊي. نورس، ايم. پي.، ڪرنل ڊبليو نيِپي، ايم.

پي. مسٽر ايف. ڊبليو. رسيل، ايم. پي.، سر جسيٽن شيل ڪي. سي. بي. ڪائوئٽ اسٽريليڪي، ڪرنل اسٽينبئڪ، جنرل سابين، لارڊ ٽالبوٽ مالاهيڊ، لارڊ ميئر مسٽر مئٿيو آزيلي، مسٽر ڊيلبو. وئنسٽرات ايم. پي.، ڪارس جو سر ڊبليو. ايف. وليمس، مسٽر ٽي. اي. يارو، مسٽر وڪهم، ايم. پي.، آنربل. اي. ڪنارڊ، ايم. پي.، آرٿر اوٿ وي، البيماريل جوارل، لارڊ ائشلي، مسٽر ٿامس الڪاڪ، ايم. پي. مسٽر جي. اِي. ائنڊرڊن، وسڪائونٽ بئنگور، ايم. ڊبليو. بچانن، ايم. پي.، مسٽر ايف. بي. بيمش، ايم. پي.، مسٽر جي. يوئر، ايم پي.، ڊاڪٽر بوائڊ، ايم. بي، مسٽر سي. بروس، ايم پي.، لارڊ گولڊ جيسٽر، لارڊ ڪلانڪري، لارڊ ڪريمورن، لارڊ. آر. ڪلينٽن، سو ايڊيو ڪولبروڪ، ايم. پي.، آنربل ڪول، ايم. پي.، آلڊرمن ڪوپلئنڊ ايم. پي.، درهام جو بشپ، لارڊ ڊفرن، ڊونگهمور جوارل مسٽر آر. ڊيوسن، ايم. پي.، ڪرنل ڊيون، ايم پي. سر جيمس ڊيوڪ، ايم. پي.، اينشڪن جو ارل، ايرن جوارل، لارڊ ايلڪو، سر ڊي لئڪي ايوانس، ايم. پي.، مسٽر جي. سي. اوارٽ ايم. پي.، سر ايلفن اسٽون، ايم. پي.، مسٽر ڊبليو. فاگان، ايم. پي.، سر آر. فرگوسن، ايم. پي. سر جي پومسٽر، ايم. پي.، مسٽر سي. فورٽيسڪ، ايم. پي.، مسٽر ايف. فرينچ، ايم. پي.، لارڊ رابرٽ گروسوينر، ايم. پي.، مسٽر اي. گروگن، ايم. پي.، مسٽر ايس. گروگن ايم. پي. مسٽر جي هئملٽن، ايم. پي. مسٽر جي. ايچ. هئملٽن،ايم. پي.، مسٽراي. هاسٽي، ايم. پي.، مسٽر ايچ. انگرام، ايم. پي.، مسٽر ڊبليو ڪرڪ، ايم. پي.، مسٽر ٽي لانگ مئن، لارڊ منٽيگل، مايو جوارل، مسٽر جي. آموبري، ايم. پي.، مسٽر آر. منڪٽن ملنس، ايم. پي.، سرجان مئڪنيل، مسٽر ايچ. اي. مئڪنان، سرراڊرڪ مرچفسن، مسٽر جي مئڪارٽني، ايم. پي.، مسٽر جي. مڪئن، ايم. پي.، مسٽر جي. ايم. ڪلنٽاڪ ايم. پي.، مسٽر ميئوورِي، ايم. پي.، مسٽر پي. ڊبليو. مارٽن، مسٽر سي. ڊبليو. مارٽن، مسٽر جي. جي. مفيدسن، مسٽر ايم. نارٿ، ايم. پي.، ڪرنل نارٿ ايم. پي.، رائيٽ

آنوبل جي. نئپيئر، ايم. پي.، مسٽر سي. نيو ڊي گيٽ، ايم. پي.، سر جارج پولاڪ، جي. سي. بي.، مسٽر جي. پوچارڊ، ايم. پي، روڊين جو ارل، لارڊ روزمور، لارڊ سئنڊون، سئنٽ ڊيوڊ جو پادري، مسٽر آر. ملئني، مسٽر ڊبليو سوربي، مسٽر اي. ٽرنر، ايم. پي.، ڪرنل ٽيلر، ايم. پي.، مسٽر ڊبليو. ٽولمئڪ ايم. پي.، سر ايچ. ورني، لارڊ روٽسلي، مسٽر وائيٽ سائيڊ. ايم. پي.، مسٽر ٿامس وليمس، مسٽر جي. اي. وار، ايم بي. لارڊ شئفسبري، وفد جو، لارڊ پاميرسٽن سان وڏي شدمد سان تعارف ڪرايو. هن ڪيس وڏيڪ اهو به ٻڌايو ته انگلنڊ هندستان ڏانهن وڃڻ لاءِ ڪنهن ٻئي رستي جي به تلاش ۾ آهي ۽ ان منصوبي تي وڏي رقم خرچ ڪرڻ لاءِ به تيار آهي. هن رستي کولڻ جو مکيه مقصد يورپ جي تهذيب ثقافت ۽ عيسائيت پکيڙڻ آهي. وڏيڪ تفصيل فرات ريلوي جو چيئرمئن مسٽر ڊبليو. پي. ائنڊريو پيش ڪندو.

مسٽر ائنڊريو لارڊ اسٽئنلي جي غير موجودگيءَ تي افسوس جو اظهار ڪندي چيو ته گذريل ڪيترن سالن کان انگريز قوم هي ضرورت محسوس ڪري ٿي ته هندستان ڏانهن وڃڻ لاءِ هڪ ٻيو به رستو هجي جيڪو سڌو ۽ وڏيڪ مختصر هجي. موجوده دور ۾ فرات ماٿري وسيلي اهو رستو کولڻ نهايت اهم سمجهيو پيو وڃي. ڇاڪاڻ ته هاڻي سنڌوءَ مان آگبوٽن تي مشمتل هڪ سڌريل ۽ ترقي يافته آمدرفت لاءِ جاکوڙ هلي رهي آهي. وچ ايشيا جي سيني ملڪن ۽ پنجاب جي ساري پيداوار سنڌ مان لنگهي ڪراچي بندر پهچي ٻاهر رواني ٿيندي. فطري طور فرات ماٿري وسيلي به ڪجهه هلڪي ۽ قيمتي پيداوار ٻاهر موڪلي سگهجي ٿي. هن ڪان سواءِ مسافر ۽ ٻي ضروري آمدرفت به هتان شروع ٿي ويندي. جيتري قدرتجارت جو تعلق آهي ته ان ڏس ۾ سرڪار ڪان ڪا مدد ڪانه ورتي ويندي. سرڪار جو سهڪار هن ڏس ۾ چاهينداسون ته هي سياسي اهميت وارو قديم رستو آهي تنهن ڪي ضرور کولڻ گهرجي. هن رستي جو وڏو مقصد اهو آهي ته انگلنڊ کي فرات ۽ سنڌو جي آگبوٽ آمدرفت سان سڌو اتر اولهه هندستان سان ڳنڍي ڇڏجي.

هندستان ڏانهن وڃڻ لاءِ ﭘﮩ لڪ آهن هڪ بولان ﭘﯿﻮ خيبر. سنڌوءَ سان هلندڙ آمدرفت هنن ٻنهي لڪن سان ملي ويندي. برطانيہ سرڪار جي چونڊ فوج پنجاب ۾ رهي ٿي. جيڪڏهن ڪابہ دشمن فوج ايران ڪان هندستان تي حملو ڪندي تہ هنن درياهن وسيلي هلندڙ آمدرفت سان ان جي پٺيان ۽ پاسي کان وڃي اثرائتو حملو ڪري سگهجي ٿو. هندستان ۾ تي لڪ لشڪر رهي ٿو جنهن کي انگلنڊ جي فوج سان ڳنڍڻ واسطي فرات ۽ سنڌ ۾ آگبوٽ آمدرفت ضروري آهي. اهي هڪ ٻئي سان سهڪار ڪن تہ چوٽي وڏي فوج ٻڌجي سگهي ٿي. انگلنڊ بي انتها طاقتور ٿي سگهي ٿو اهو دنيا جي امن ۽ آزادي لاءِ نهايت ضروري آهي. جن علائقن مان هن قسم جي آمدرفت گذري ٿي سي ڏاڍا سکيا ستابا ۽ نهايت قديم خطا آهن، جيڪي يورپ واسطي اناج جا پاندا ثابت ٿي سگهن ٿا. هتان انگلنڊ کي نہ رڳو ڪڻڪ ملندي پر اسان جي صنعتن کي بهترين جنس جي ڪپهہ پڻ ملندي. جنرل اُن چيسني توهان جو هڪ بهترين دوست آهي. هن اهي سڀارا ڪيل علائقا تازو گهمي ڏٺا آهن ۽ اکئين ڏٺو شاهد آهي تہ اتي هزارن انن جي بار جيتريون ڪاپي جون شيون آمدرفت جي وسيلن نہ هئڻ ڪري ڳري سڙي رهيون آهن. سر ڊبليو. ايف وليمس ڪارس سان تعلق رکي ٿو. هو پاڻ زباني ڏئي سگهي ٿو. عربن سان ڏيتي ليتي ڪرڻ ڪا ڏکي ڳالهہ نہ آهي. لارڊ ميئر جا ﺑﮧ اوير سان سٺا تجارتي واسطا آهن. مسٽر لائينچ بغداد ۾ رهندو آهي، جيڪو سالن کان عربن سان واپار ڪندو رهيو آهي. هو پاڻ ٻڌائيندو تہ عرب پروسي جوڳا دوست آهن. هيءُ علائقو طبعي طور سئون سڌو آهي ڪابہ هيٺ مٿاهين نظر ڪانہ ايندي. سروي ﺑﮧ ٿي چڪي، جنهن مان پتو پوي ٿو تہ ريل جي اڏاوت سهنجي ۽ سولو آهي انگلنڊ جي حڪمران کي پنهنجي طاقت ۽ اثر آهي جنهن کي استعمال ڪري اهڙو فرمان ۽ رعايتون حاصل ڪري سگهجن ٿيون. جنرل چيسني ۽ سرجان مئڪ نيل ۽ انهن جي انجنيئري عملي کي انگلنڊ جي تاجدار جو استرومبولي جهاز حوالي ڪيو ويو آهي. اهڙيءَ ريت لارڊ استارنفورڊ ﺑﮧ پنهنجو ذاتي اثر رسوخ ڪتب

آٽي رهيو آهي. مسٽر انڊريو سبرڪار جي هن قسم جي مدد جو شڪريو اداڪيو. هن وڏيڪ چيو ته هي معاملو ان نقطي تي پهچي ويو آهي، جو وڏيڪ امداد جي ضرورت آهي. يعني سرڪار طرفان ناٽي جو سهڪار جيڪو هنَ منصوبي جي تڪميل واسطي سيڙايل موڙيءَ کي وڏي ٽيڪ ڏئي سگهي ٿو. هن رٿا جي پورائي لاءِ وڏي رقم جي ضرورت آهي ۽ ڪنهن به خانگي شعبي کي اڪيلي سر منهن ڏيڻ جي طاقت ڪانه آهي، جيڪڏهن اهي پنهنجو پئسو سيڙائيندا ته اهو ڪونه چاهيندا ته اهو رستو انهن عرب علائقن مان گذري، جيڪي ترڪن جي قبضي هيٺ آهن. فرات جي وهڪري سان آگبوٽ آمدرفت وارو منصوبو به عوام ۽ سرڪار آڏو رکيو ويو آهي. چيمبر آف ڪامرس جي ڪيترن ادارن ۽ ٻين ائسوسئيشن به سرڪار تي پئسي جي سهڪار لاءِ زور ڀريو آهي. عام خيال اهو آهي ته هي اهم رستو به جيڪر انگريز ڪولڻ ۾ سوپارا ٿين ته ڏاڍو سٺو. هاڻي اهو حڪومت تي ڇڏيل آهي ته هن ڏس ۾ اسان جي ڪيتري مدد ٿي ڪري يا اها ناٽي جي مناسب سهڪار جي سفارش ٿي ڪري يا موڙيءَ کي گرنٽي ٿي ڏئي يا ڪنهن طريقي سان اسان جي مدد ٿي ڪري. انهيءَ لاءِ ته جيئن هن اهم منصوبي کي وقت سر پورو ڪري سگهجي.

ڪارس جي سر ايف. ڊبليو. وليمس پنهنجي تقرير ۾ چيو ته، هن عربن ۾ گهڻو عرصو گذاريو آهي. هن ٻڌايو ته ساٽن ڏيتي ليتي ڪرڻ ڏاڍي سولي آهي. جڏهن هن سوس ۾ ڪوئائي ڪرڻ پئي چاهي ته ان ڪم لاءِ هن جيترا به مزدور ڪرڻ پئي چاهيا، سي ڪري پئي سگهيو. هن سلوشيا جي اهميت تي به گهڻو ڳالهايو ۽ ٻڌايو ته شام ڪو خاص بندر ڪونه آهي.

ڪائونٽ اسٽريليڪي مختصر نموني سان خطاب ڪيو ۽ هن منصوبي لاءِ ٺوڪ حڪومت جي مدد جي خوبين ۽ خاصيتن تي پنهنجي راءِ جو اظهار ڪيو. هن ٻڌايو ته هيءُ انگلنڊ جي لاءِ هندستان جي ناتي ۽ عام سياسي نقطء نظر کان نهايت اهم رستو آهي.

مسٽر فنلي هن علائقي مان پاڻ گذريو هو. سندس خيال هو تہ جيڪڏهن مذڪوره علائقي ۾ آمدرفت جا وسيلا سڌاريا وڃن تہ ترقيءَ جا امڪان روشن آهن.

جنرل چيسني بندرگاه تي ڏاڍي ڪلئي نموني ڳالهايو. ان جي جاگرافيائي بيهڪ، منجهس جهازن بيهڻ جي گنجائش عام فهم نموني بيان ڪئي.

سرجيسٽن شيل ڪجهہ وقت اڳ ايران ۾ سفير ٿي رهيو هو جنهن هن اهم رستي جي سياسي ضرورت تي ڳالهايو ۽ چيو تہ هن رستي کلڻ سان انگلنڊ ۽ ڪراچي جو فاصلو پورا 1400 ميل گهٽجي ويندو.

لارڊ ميئر جا پنهنجن پلاوٽن وسيلي عربن سان تجارتي تعلقات هئا. سندس خيال هو تہ هو نهايت ايماندار آهن ۽ مٿن اعتبار ڪري سگهجي ٿو. هو دنيا جي ٻين قومن جيان پنهنجي حقن ۽ ضرورتن کان پوريءَ ريت واقف آهن. اهي ريل پٽڙي وڇائڻ ۾ انگريزن جي مدد ڪندا. هن طريقي سان ڪين عزت پريو روزگار ملي ويندو ۽ سندن پيداوار بہ برآمد ٿي سگهندي.

مسٽر لائينچ گهڻو عرصو بغداد ۾ رهيو هو. جنهن سندس خيالن جي پر زور تائيد ڪئي.

مسٽر هارس فال لارڊ پاميرسٽن کي پڪ ڏياري تہ هن منصوبي کي انگلنڊ جا صنعتڪار تمام گهڻي اهميت ڏئي رهيا آهن. خاص طور تي لور پول جي چيمبر آف ڪامرس اوهان معرفت هيءُ منصوبو تڪميل ڪرائي فخر محسوس ڪندي. هن حڪومت کي گذارش ڪئي آهي تہ فرات ماٿري ريلوي ڪمپني جي پئسي ڏوڪڙ جي معاملي ۾ گهڻي مدد ڪري.

لارڊ پاميرسٽن آيل وفد کي يقين ڏياريو تہ برطانيہ فرات واري رستي جي اهميت کان پوريءَ ريت باخبر آهي. توهان اڳي بہ حڪومت سان سهڪار ڪيو آهي ۽ اڳيان واسطي پڻ سهڪار جي توقع ڪئي. ڪين چيائين تہ هو ٻين دوستن جي صلاح کان سواءِ سرمايي لاءِ پڪ ڏياري

ڪونہ ٿو سگهي. هن مسٽر ائنڊريو کي اهو بہ چيو تہ هو پنهنجو اهڙو بيان لکت ۾ ڪيس ڏئي. هن اهو بہ ورجايو تہ جيڪڏهن اها ڳالهہ حڪومت جي وس ۾ هوندي تہ اوهان جي مدد ڪري ڪيس خوشي ٿيندي.

مسٽر ائنڊريو، وفد سان ڪليءَ دل سان پيش اچڻ ڪري لارڊ پاميرسٽن جو شڪريو ادا ڪيو. وفد بہ پنهنجي سٺي آجيان ڪري سندس ٿورا مڃيا ۽ ڪائنس موڪلايو.

حاشيا

ضميمو (ب)

(۱) خط نمبر 59 تاريخ 14 سيپٽمبر 1854. خط نمبر 51 تاريخ 27 سيپٽمبر 1854. خط نمبر 31 تاريخ 2 اپريل 1855. خط نمبر 75 تاريخ 13 آگسٽ 1855.

(۲) باهر ويندڙ وکر:- اُن، قلمي شورو، نير، مڃٺ، هڱ، ڪلون، چمڙو، جهنگلي ميڻ، سرنهن، اِلسي، ڪپهہ، لاک، عاج، پٽ (ڪچو)، پٽ (ڪمايل)، لونگ مسقط ۽ زنجبار مان درآمد ڪيل.

(۳) مسٽر ڊالذيل جي رپورٽ 16 مارچ 1854.

(۴) سوارٽ مور ۽ بونا وينچر جيڪي گذريل آڪٽوبر لِورپول کان آيا.

(۵) ڏسو مسٽر فريئر تي 2 مارچ 1855 واري خط ۾ سنڌ جي سرحدن سان هلندڙ واپار بابت سال1853-54 جو ياداشتنامو.

(٦) افغانستان ۽ سنڌوءَ کان اولهہ وارن علائقن مان ايندڙ مال

1852-53	1764576
1853-54	2162381
	397806 واڌارو

پنجاب ۾ انگريزن جي حڪومت هيٺ ٻين علائقن مان

1158674	1852-53
1853-54	1818934
	6,60260 واڌارو

اڻ داخل آڳبوٽن وسيلي آندل سامان

1852-53 300000

360260 حقيقي واڌارو

(٧) اُن، ڪپھ، نير، ساڪڙ، ڪار (Barilla) قلمي شورو ۽ ٻيون ننڍيون وڏيون شيون.

ضميمو (پ)

پنجاب جون

(١) السي جون ٻارهن سو ٻوريون 26 آڪٽوبر 1855 تي ڪراچي ۾ ڪٽيون. اگهه سادا چار روپيه في مڻ هو. ست سو ٻورين جي واعدي جو سودو 10-04- روپيه ۾ ٿيو جيڪي اجا پهتيون ڪونه هيون. ٻيو واعدي جو سودو 5-04- روپيه ۾ ٿيو ۽ اهو مال آڪٽوبر ۾ پهچڻو هو. سنڌ جي السي جو سودو 6-04- روپيه ۾ ٿيو. هي اگهه هارين ۽ زميندارن لاءِ وڏي فائدي وارا آهن.

(٢) فرينڊ آف انڊيا

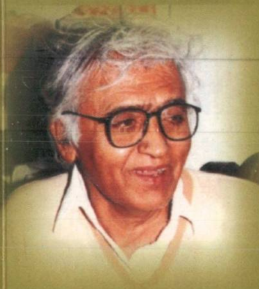
ضميمو (ٿ)

(١) منهنجي هم منصب اڳين عملدار ڪي سنڌ ريلوي ڪمپني جي ايجنٽ مسٽر جي. نويل وارنر وٽان 11 فيبروري 1857 تي نمبر 51 وارو لکيل خط مليو هو، جنهن سان پنجاب ريلوي ڪمپني جو پراسپيڪٽس بہ شامل هو.

(٢) منهنجي هم منصب عملدار ڪيس جواب ۾ تاريخ 3 مارچ 1857 تي نمبر 546 سان هڪ خط لکيو هو.

(٣) وليم برنٽن جو متي ڄاڻايل ڪمپنيءَ جي ڊائريڪٽرن ڏانهن 16 جون 1857 جي لکيل خط آهي، جنهن ۾ امرتسر- ملتان ريل پٽڙي جي سروي مڪمل ٿيڻ جي ڄاڻ ڏنل آهي، جيڪا سندس نظرداري هيٺ هلي پوري ٿي.

(۴) ريل رستي، پٽڙيءَ جي اڏاوت ۽ انجڻين وغيره جي قيمت سان گڏ هڪ اندازي موجب ناهيل ايسٽيميٽ.



پي. ڊبليو. انڊريو جي لکت

سنڌيڪار: عطا محمد ڀنڀرو

- سنڌو درياهه نه صرف هندستان، پر وچ ايشيا ۽ اتر يورپ لاءِ سهنجو واپاري مارڳ آهي. ستين صدي عيسوي ۾ روم وارن هن واپاري گس کي چڱيءَ ريت محسوس ڪيو.

- 1843ع ۾ ڪراچي بندر تان 1010 پائونڊن جيتري برآمد هئي.

- 1856ع ۾ 734522 برآمد ۽ 685665 پائونڊن جي ماليت جي درآمد ٿي هئي.

- سر چارلس نيپيئر 1842ع ۾ لکيو ته مون کي سنڌ جو حڪمران بڻايو وڃي ته پهريان
  - — سنڌوءَ وسيلي تجارتي آمد رفت تان سنگ ڍل معاف ڪندس.
  - — ڪراچي بندر فري پورٽ بڻائيندس.
  - — شڪارپور کي ڌاڙيلن جي ڦر لٽ کان بچائيندس.
  - — سنڌوءَ جي ٻنهي ڪنڌين سان پڪا رستا ٺهرائيندس.
  - — سنڌوءَ مان آگبوٽن جي آمد رفت ڪرائيندس.

- جيڪڏهن اوڀر ۽ اولهه کي ڳنڍڻ لاءِ خشڪي ۽ پاڻي جا رستا کلي پيا ته پوءِ ڇڻ فرات ۽ سنڌو ۾ آگبوٽن وسيلي آمد رفت شروع ٿي ويندي.

سنڌو ۽ ان جي ڪناري وارن علائقن جي سياسي، اقتصادي اهميت

پي. ڊبليو. انڊريو

عطا محمد ڀنڀرو

6

سجاڳي پبليڪيشن

پڙهندڙ نَسُل . پَ نَ

The Reading Generation

1960 جي ڏهاڪي ۾عبدالله حسين ” اُداس نسلين“ نالي ڪتاب لکيو. 70 واري ڏهاڪي ۾ وري ماڻِڪَ ”لُڙهندَڙ نَسُل“ نالي ڪتاب لکي پنهنجي دورَ جي عڪاسي ڪرڻ جي ڪوشش ڪئي. امداد حُسينيءَ وري 70 واري ڏهاڪي ۾ئي لکيو:

انڌي ماءُ ڄڻيندي آهي اونڌا سونڌا ٻارَ
ايندڙ نسل سَمورو هوندو گونگا ٻوڙا ٻارَ

هر دور جي نوجوانن کي اُداس، لُڙهندَڙ، ڪَڙهندڙ، ڪُڙهندڙ، ٻَرندڙ، جُرندڙ، ڪِرَندڙ، اوسيئڙو ڪَندَڙُ، ياڙي، ڪاٺُو، ياڄوڪَڙُ، ڪاوڙيل ۽ وِڙَهندڙ نسلن سان منسوب ڪري سَگهجي ٿو، پَر اسان اِنهن سيني وِچان ”پڙهندڙ“ نسل جا ڳولائو آهيون. ڪتابن کي ڪاڳر تان کڻي ڪمپيوٽر جي دنيا ۾ آڻڻ، ٻين لفظن ۾ برقي ڪتاب يعنيٰ e-books ناهي ورهائڻ جي وسيلي پڙهندڙ نسل کي وَڌڻ، ويجهَڻ ۽ هِڪ ٻئي کي ڳولي سَهڪاريِ تحريڪ جي رستي تي آڻِڻَ جي آسَ رکون ٿا.

پَڙهندڙ نَسل (پَنَ) ڪا بہ تنظيمَ ناهي. اُنَ جو ڪو بہ صدر، عُهديدار يا پايو وِجهندڙ نہ آهي. جيڪڏهن ڪو بہ شخص اهڙي دعوىٰ ڪري ٿو تہ پَڪَ ڄاڻو تہ اُهو ڪُوڙو آهي. نہ ئي وري پَنَ جي نالي ڪي پئسا گڏ ڪيا ويندا. جيڪڏهن ڪو اهڙي ڪوشش ڪري ٿو تہ پَڪَ ڄاڻو تہ اُهو بہ ڪُوڙو آهي.

جهڙيءَ طَرَح وڻن جا پَنَ ساوا، ڳاڙها، نيرا، پيلا يا ناسي هوندا آهن اَهڙيءَ طرح پَڙهندڙ نَسُل وارا پَنَ بہ مختَلِف آهن ۽ هوندا. اُهي ساڳئي ئي وقت اُداس ۽ پڙهندڙ، ٻَرندڙ ۽ پڙهندڙ، سُست ۽ پڙهندڙ يا وِڙهندڙ ۽ پڙهندڙ بہ ٿي سگهن ٿا. ٻين لفظن ۾ پَنَ ڪا خُصوصي ۽ ٽالي لڳل ڪِلَب Exclusive Club نہ آهي.

ڪوشش اها هوندي تہ پَنَ جا سڀ ڪَم ڪار سَهڪاري ۽ رَضاڪار بنيادن تي ٿين، پر ممڪن آهي تہ ڪي ڪم اُجرتي بنيادن تي بہ ٿِين. اهڙي حالت ۾ پَنَ پاڻ هِڪَٻِئي جي مدد ڪَرڻ جي اُصولَ هيٺ ڏي وَٺُ ڪندا ۽ غيرتجارتي non-commercial رهندا. پَنَ پاران ڪتابن کي ڊِجيٽائِيز digitize ڪرڻ جي عَملَ مان ڪو بہ مالي فائدو يا نفعو حاصل ڪرڻ جي ڪوشش نہ ڪئي ويندي.

ڪتابن کي ڊِجيٽائِيز ڪرڻ کان پوءِ ٻيو اهم مرحلو وِرهائڻ distribution جو ٿيندو. اِهو ڪم ڪرڻ وارن مان جيڪڏهن ڪو پيسا ڪمائي سگهي ٿو تہ ڀلي ڪمائي، رُڳو پَنَ سان اُن جو ڪو بہ لاڳاپو نہ هوندو.

پَنَن کي کُليل اکرن ۾ صلاح ڏجي ٿي تہ هو وَسَ پٽاندڙ وڏِ
کان وَڏِ ڪتاب خريد ڪَري ڪتابن جي ليکڪَن، ڇپائيندڙن ۽
ڇاپيندڙن کي هِمٿائِن. پر ساڳِئي وقت عِلم حاصل ڪرڻ ۽ ڄاڻ
کي ڦهلائڻ جي ڪوشش دوران ڪَنهن بہ رُڪاوٽَ کي نہ مڃن.

شيخ اَيازَ علمَ، ڄاڻ، سمجهہَ ۽ ڏاهپَ کي گيتَ، بيتَ، سِٽَ،
پُڪارَ سان تَشبيهہ ڏيندي انهن سيني کي بَمن، گولين ۽ بارودَ
جي مدِ مقابل بيهاريو آهي. اياز چوي ٿو تہ:

گيتَ بہِ ڄڻ گوريلا آهن، جي ويريءَ تي وار ڪَرن ٿا.

... ...

جئن جئن جاڙ وڌي ٿي جَڳَ ۾، هو بوليءَ جي آڙ ڇُپن ٿا؛
ريتيءَ تي راتاها ڪن ٿا، موتي مَنجهہِ پهاڙ ڇُپن ٿا؛

... ...

ڪالههَ هُيا جي سُرخ گُلن جيئن، اڄڪلهہ نيلا پيلا آهن:
گيتَ بہِ ڄڻ گوريلا آهن........

... ...

هي بيتُ اَٿي، هي بَم- گولو،
جيڪي بہ ڪٽين، جيڪي بہ ڪٽين!
مون لاءِ ٻنهي ۾ فَرَقُ نہ آ، هي بيتُ بہ بَمَ جو ساٿي آ،
جنهن رِڻ ۾ رات ڪَيا راڙا، تنهن هَڏَ ۽ چَمَ جو ساٿي آ -

اِن حسابَ سان اٽڃاٽائي کي پاڻَ تي اِهو سوچي مَڙهڻ تہ
”هاٽي ويڙهہ ۽ عمل جو دور آهي، اُن ڪري پڙهڻ تي وقت نہ
وڃايو“ ناداني جي نشاني آهي.

پَنَن جو پڙهڻ عام ڪِتابي ڪيڙن وانگر رُڳو نِصابي ڪتابن تائين محدود نہ هوندو. رڳو نصابي ڪتابن ۾ پاڻ کي قيد ڪري ڇڏڻ سان سماج ۾ سماجي حالتن تان نظر کڄي ويندي ۽ نتيجي طور سماجي ۽ حڪومتي پاليسيون policies اڻڄاڻن ۽ نادانن جي هٿن ۾ رهنديون. پَنَ نِصابي ڪتابن سان گڏوگڏ ادبي، تاريخي، سياسي، سماجي، اقتصادي، سائنسي ۽ ٻين ڪتابن کي پڙهي سماجي حالتن کي بهتر بنائڻ جي ڪوشش ڪندا.

پڙهندڙ نَسُل جا پَنَ سيني کي **ڇو، ڇالاءِ ۽ ڪيئن** جهڙن سوالن کي هر بَيانَ تي لاڳو ڪرڻ جي ڪوشش ڏين ٿا ۽ انهن تي ويچار ڪرڻ سان گڏ جوابَ ڳولڻ کي نہ رڳو پنهنجو حق، پر فرض ۽ اڻٽر گهرج unavoidable necessity سمجهندي ڪتابن کي پاڻ پڙهڻ ۽ وڌ کان وڌ ماڻهن تائين پهچائڻ جي ڪوشش جديد ترين طريقن وسيلي ڪرڻ جو ويچار رکن ٿا.

توهان بہ پڙهڻ، پڙهائڻ ۽ ڦهلائڻ جي اِن سهڪاري تحريڪ ۾ شامل ٿي سگهو ٿا. بَس پنهنجي اوسي پاسي ۾ ڏِسو، هر قسم جا ڳاڙها ، توڙي نيرا، ساوا توڙي پيلا پن ضرور نظر اچي ويندا.

وڻ وڻ کي مون ڀاڪي پائي چيو تہ ”منهنجا ڀاءُ
پهتو منهنجي من ۾ تنهنجي پَنَ پَنَ جو پڙلاءُ“.
- اياز (ڪلهي پاتم ڪينرو)